Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

# MOTOR SPORT aktuell

NR. 21 / 04. MAI 2023

Formel 1: GP Aserbaidschan

# Pérez-Jubel nach Safety-Car-Dusel

IndyCar in Alabama

## Grosjean knapp geschlagen

Formel 2 in Baku

## Prema-Party dank Bearman

Motocross-WM in Portugal

## Herlings weiter auf Rekordjagd

Sportwagen-WM: 6h-Rennen Spa

## Toyota-Hypercars wieder in eigener Liga

Motorrad-WM: GP Spanien in Jerez

## KTM macht Jagd auf Weltmeister Bagnaia

TCR World Tour: Portimão

## Hyundai-Doppelsieg beim TCR-Neustart

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 21

# Inhalt

## Automobil:

**Formel 1** Pérez und Verstappen lassen Red Bull wieder jubeln **S. 4**
**Formel 1** Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Baku **S. 6**
**Formel 1** Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
**Formel 1** Der Dauerpatient aus Faenza: Alpha Tauri **S. 10**
**Formelsport** Weitere F1-News und die Formel 2 in Baku **S. 12**
**IndyCar** McLaughlin schlägt Grosjean in Birmingham **S. 14**
**Sportwagen-WM** Toyota auch in Spa mit Doppeltriumph **S. 16**
**Sportwagen** Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 20**
**Rallye** Interview Sébastien Ogier und weitere aktuelle News **S. 22**
**Rallycross** Auftakt zur EM und Vorschau auf die WM **S. 24**
**Rallycross** Saisonstart der DRX und Interview A. Steffen **S. 25**
**Tourenwagen** Auftakt der neuen TCR World Tour in Portugal **S. 26**
**Tourenwagen** Aktuelle Berichte aus Supercars, TCR und Co. **S. 28**

## Motorrad:

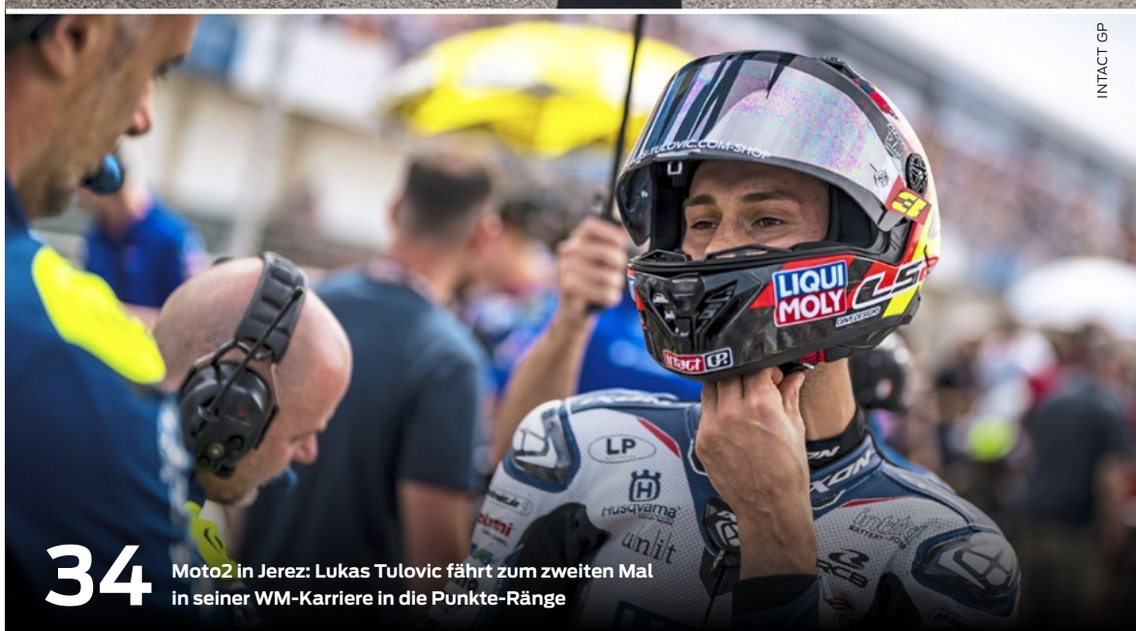
**MotoGP** Bagnaia nach Sieg in Jerez wieder WM-Leader **S. 30**
**MotoGP** Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Spanien **S. 32**
**Moto2-WM** Lowes gewinnt, Acosta übernimmt Spitze **S. 34**
**Moto3-WM** Ortola triumphiert im Fotofinish gegen Alonso **S. 36**
**Straßensport** Aktuelles aus den seriennahen Klassen **S. 38**
**Offroad** Auftakt Speedway-WM und weitere Nachrichten **S. 39**
**Motocross-WM** Herlings und Geerts siegen in Agueda **S. 40**
**Offroad** Supermoto, Supercross, Enduro und Speedway-EM **S. 42**

## Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

**13** Formel 2 in Baku: Oliver Bearman liefert ein perfektes Wochenende ab und fährt sich damit ins Titelrennen

XPB




**34** Moto2 in Jerez: Lukas Tulovic fährt zum zweiten Mal in seiner WM-Karriere in die Punkte-Ränge

INTACT GP

**14** IndyCar in Birmingham: Scott McLaughlin ringt Romain Grosjean nieder und holt sich den Sieg

MOTORSPORT IMAGES



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Editorial

Aufregung beim WEC-Lauf in Spa: Das Verbot der Heizdecken führte zu vielen Unfällen und Schrott. Das kostet im Moment nur Geld. Die FIA muss handeln.

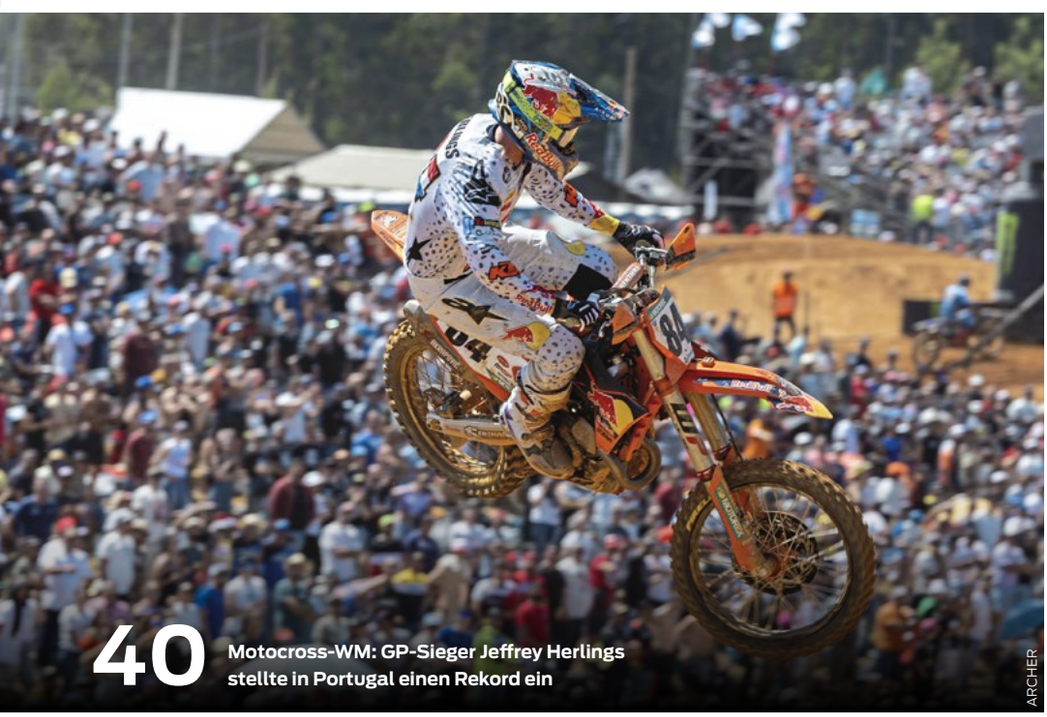
Nicht alles, was gut gemeint ist, tut auch gut. Der Spruch gilt auch für das Verbot von Reifenwärmern in der Sportwagen-WM, das seit dieser Saison greift. Die Überlegung hinter der Entscheidung mag richtig sein: Warum verballern wir so viel $CO_2$ und Energie, um Reifen vorzuwärmen? In Zeiten der Nachhaltigkeit wirkt das wie ein Anachronismus. Die Lösung des Problems liegt auf der Hand: Die Reifenhersteller müssen das schwarze Gold so weiterentwickeln, dass die Piloten die Reifen auch ohne fremde Hilfe auf Temperatur bringen. Wenn es die Reifenzauberer dann noch hinbekommen, dass die Pneus zwei oder drei Stints halten, ohne kolossal abzubauen, hätte man zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen.

Der Plan, die Heizdecken zu verbieten, war also weder blöd noch böswillig, er wurde einfach nur schlecht umgesetzt. Denn erstens wurde der Konzeptwechsel auf der Reifenseite spät implementiert, womit Michelin wenig Zeit hatte, den neuen Fokus in die neuen Reifen für die Hypercar-Topklasse einzuflechten. Toyota beispielsweise testete überwiegend mit den letztjährigen Pneus, bevor die neue Saison begann. Dazu stellt sich eine prinzipielle Frage: Baut man den Reifen für das Auto oder das Auto für den Reifen? In der Realität natürlich beides. Doch das erfordert Zeit, Testarbeit und viele Detailanpassungen.

Den Faktor Zeit hat man offenbar unterschätzt, auch weil man sich bei der FIA von anderen Sachen treiben ließ: Es wird kolportiert, dass der Präsident der FIA-Endurance-Kommission schnell vorpreschen wollte, um das Heizdeckenverbot vor der Formel 1 umzusetzen. Und es wird erzählt, dass einige Hersteller die FIA dazu gedrängt hätten, das Heizdeckenverbot zeitnah auszusprechen, um die Angriffsfläche für Kritik beim Thema Nachhaltigkeit zu reduzieren. Dazu unterlag die FIA einem Denkfehler: Es wurde argumentiert, dass die amerikanische IMSA-Serie auch ohne Heizdecken auskomme. Das stimmt, aber mit Ausnahme vom Saisonstart in Daytona finden alle Rennen in warmen bis heißen Gefilden statt. Der größte Skandal ist, dass ausgerechnet die Amateure in der GTE-Am-Klasse mit den Reifen aus dem Vorjahr antreten müssen, die explizit für die Verwendung von Reifenwärmern entwickelt wurden! Auf so einen Unfug muss man erst mal kommen.

Jetzt liegt das Kind im Brunnen. Und was macht die FIA? Sie verhängte in Spa Maulkörbe für die Rädelsführer, die mit einer Petition gegen das Heizdeckenverbot an die Öffentlichkeit gehen wollten. Sehr uncool. Doch der Dammbruch war bereits erfolgt, Dutzende Fahrer und Herstellervertreter hatten sich klar positioniert: Es geht um die Sicherheit, nicht um persönliche Befindlichkeiten von Entscheidungsträgern. Oder in den Worten eines Piloten: Bisher kostet es nur Geld. Will die FIA wirklich riskieren, dass es beim Highlight in Le Mans mehr kostet als nur Geld?

**Marcus Schurig**
**Redakteur**



**40** Motocross-WM: GP-Sieger Jeffrey Herlings stellte in Portugal einen Rekord ein

ARCHER

## MSa-Paddock

**ASERBAIDSCHAN STATT EIFEL**
Großes Wiedersehen: Die MSa-Kollegen Michael Schmidt und Bianca Leppert waren zuletzt in Zandvoort gemeinsam bei der Formel 1 im Einsatz, nun reisten sie zusammen nach Baku. Dafür ließ Leppert sogar den Nürburgring mal links liegen.

**TREFFEN ZWEIER WELTEN**
Beim Auftakt der TCR World Tour in Portimão traf Redakteur Michael Bräutigam auf Jason Bargwanna (377 Supercars-Starts, Bathurst-1000-Sieger). Dessen Sohn Ben absolvierte in Portugal einen Gaststart.

**ANDALUSIEN-TOUR**
Nach dem furchtbar kalten Frühling bei uns war es für MSa-Reporter Imre Paulovits zu verlockend, mit dem Motorrad im sonnigen Andalusien herumzutouren, so fuhr er auf zwei Rädern zur MotoGP nach Jerez.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Die Red-Bull-Fest

Sergio Pérez hatte in Baku den besseren Lauf als Max Verstappen und sicherte sich auch dank Glück mit dem Safety Car den zweiten Saisonsieg. Ferrari schaffte den ersten Podiumsplatz mit Charles Leclerc. Kurz vor Schluss kam es noch zu einem Beinahe-Drama …

Von: **Bianca Leppert**

## Warum war Sergio Pérez besser als Max Verstappen?

Sergio Pérez ist ein echter Baku-Spezialist. Kein Fahrer stand bei dem Rennen am Kaspischen Meer häufiger auf dem Podium als er. Als erstem Pilot gelang es ihm auch, zwei Mal in Aserbaidschan zu gewinnen. Den ersten Vorgeschmack gab er bereits im Sprint am Samstagnachmittag.

Im Rennen selbst hatte zunächst Max Verstappen alles im Griff, nachdem er Pole-Setter Charles Leclerc in Runde 3 hinter sich lassen konnte und die Führung übernahm. Doch dann kam ausgerechnet Landsmann Nyck de Vries vom B-Team Alpha Tauri als Zünglein an der Waage dazwischen. Sein Mauertreffer in Kurve 4 löste eine Safety-Car-Phase just zu dem Zeitpunkt aus, als Verstappen soeben seinen Reifenwechsel absolviert hatte.

Das spielte Pérez in die Karten, der natürlich den Zeitvorteil des Stopps während der Neutralisation in Runde 11 für sich nutzen konnte. Verstappen fiel auf Platz 3 zurück, holte sich Leclerc aber wieder nach dem Restart. „Das müssen wir uns auch noch mal genauer anschauen“, sagte Verstappen zu dem verpatzten Boxenstopp-Timing nach dem Rennen. Seiner Meinung nach hätte man erkennen können, dass am Alpha Tauri das linke Vorderrad abgeknickt war.

An Pérez biss sich der Weltmeister im Anschluss aber die Zähne aus. Nie kam er in den DRS-Bereich, um attackieren zu können. Was auch daran lag, dass der 25-Jährige mit seinem Auto haderte. Verstappen: „Ich habe versucht, die Reifen am Ende nicht komplett zu ruinieren. Hier dreht sich auch alles um die Balance zwischen dem Kurveneingang hin zur Mitte der Kurve. Ich hatte leider erst Übersteuern und dann Untersteuern. In den letzten zehn Runden kam ich besser mit dem Auto klar, nachdem ich am Lenkrad einige Einstellungen verändert hatte.“

Für Pérez war es ein Schlüsselmoment, dass er im ersten Stint direkt in Runde 6 an Leclerc vorbeiziehen konnte und so nicht zu viel Zeit auf Verstappen verlor. „Als ich ihn dann überholen konnte, kam ich Runde für Runde näher an das DRS-Fenster von Max. Das hat mein Rennen wirklich entschieden. So konnte ich ihn dazu bringen, seine Reifen zu strapazieren. Als ich gerade im DRS-Bereich lag, war es an der Zeit, ihn zu überholen, aber dann musste er offensichtlich an die Box. Und dann kam schon das Safety Car, also hatte ich ein bisschen Glück“, meinte Pérez.

## Warum hat Ferrari den Dreikampf gegen Aston Martin und Mercedes gewonnen?

Charles Leclerc legte den Grundstein für das Podium mit den beiden Pole-Positions im Qualifying und Sprint-Shootout. Da war schon zu erkennen, dass Ferrari zumindest auf eine Runde voll bei der Musik ist. Auf die lange Distanz musste man sich zwar Red Bull geschlagen geben, hatte aber Mercedes und Aston Martin im Griff. So beendete Leclerc in Baku nun auch die Serie von Fernando Alonso, der drei Mal Dritter wurde, und feierte den ersten Podestplatz für die Scuderia in dieser Saison.

Eine Erklärung: Ferrari hatte das Reifenmanagement besser im Griff. Leclerc bediente sich der Philosophie von Alonso, den Stint langsamer und schonender für die Reifen zu beginnen und sich das Rennen besser einzuteilen. Teamkollege Carlos Sainz konnte ihm das allerdings nicht nachmachen. Der Spanier kämpfte das ganze Wochenende über mit dem Setup und wenig Vertrauen.

Abgesehen davon strauchelte die Konkurrenz. Aston Martin schlug sich das gesamte Wochen-

MOTORSPORT IMAGES

**Leclerc konnte die Red Bull in beiden Quali-Sessions hinter sich lassen. Der guten Red-Bull-Rennpace konnte Ferrari aber nichts entgegensetzen**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# spiele dauern an

Dritter Red-Bull-Doppelsieg im vierten Rennen. Im Parc fermé begannen Pérez und Verstappen direkt mit der Analyse des Reifenverschleißes

MOTORSPORT IMAGES

Als Nyck de Vries nach einem Bandenkontakt ausrollte, war Max Verstappen gerade an die Box abgebogen und konnte nicht von Safety Car profitieren

MOTORSPORT IMAGES

ende mit einem DRS-Defekt herum, der erst für die beiden Rennen gelöst war. Bei Mercedes stolperte man darüber, dass der neue Asphalt auf dem Baku City Circuit mit weniger Bodenwellen eine tiefere Fahrhöhe zuließ. Davon profitierten andere mehr als die Silberpfeile. Die Ingenieure haben ihr Konzept auf mehr Bodenfreiheit im Heck ausgelegt.

## Hat sich der Poker für Nico Hülkenberg gelohnt?

Alpine-Pilot Esteban Ocon und Nico Hülkenberg waren in Baku im Zwillings-Modus unterwegs. Bei Ocon entschied man sich vor dem Sprint-Shootout am Samstag, das Setup zu ändern und absichtlich gegen die Parc-fermé-Regeln zu verstoßen. Bei Hülkenberg baute man die Vorderradaufhängung nach dem Sprint um und musste im Sonntagsrennen ebenfalls aus der Boxengasse starten. „Ob Platz 16 oder Box macht keinen Unterschied. Wenn du aber vorher schon weißt, dass die Hinterreifen wieder eingehen, macht das Opfer einen Sinn“, sagte Teamchef Steiner vor dem Start.

Die beiden nahmen das Rennen jeweils mit den harten Reifen aus der Boxengasse auf. Lange Zeit belegten sie die Ränge 9 und 10. Sie wurden so weit nach vorn gespült, weil sie nicht wie die anderen während der Safety-Car-Phase in Runde 11 zum Reifenwechsel kamen, sondern mit den harten Reifen bis kurz vor Schluss durchfahren konnten. In Runde 49 bog der Haas schließlich zum Pflichtservice ab, der Alpine folgte eine Runde später. Am Ende wurde Ocon 15. und Hülkenberg 17.

Es hätte auch anders laufen können. Wäre zu einem späteren Zeitpunkt das Safety Car auf die Bahn gekommen, wäre der Poker aufgegangen. Auch eine rote Flagge wäre ein Geschenk gewesen. Immerhin hatte Hülkenberg die Entscheidung für den Umbau selbst getroffen.

## Hatte das neue Sprintformat Auswirkungen auf das Rennen?

Im Fahrerlager wurde die Neuerung heiß diskutiert. Max Verstappen gab offen zu, dass er kein großer Fan davon ist. Tatsächlich hat sich an der Hackordnung im Sonntagsrennen dadurch auch nicht viel verändert, obwohl durch den neuen Ablauf mit nur einem freien Training weniger Vorbereitungszeit für die Longruns blieb. Vielmehr war das Sprint-Shootout ein Spiegelbild des Qualifyings am Freitag und das Sprintrennen eine Vorschau auf das Sonntagsrennen. Die Quali-Sessions dominierte jeweils Leclerc, die Rennen jeweils Pérez.

Die Machtverhältnisse sind immer noch dieselben. Red Bull gibt den Ton an, dahinter schlagen sich Ferrari, Aston Martin und Mercedes miteinander herum. Heißt: Das schnellste Auto bleibt auch mit weniger Vorbereitungszeit das schnellste Auto.

## Wieso fuhr Ocon fast in eine Menschenmenge?

Als Esteban Ocon in Runde 50 mit seinem Alpine zu seinem ersten und letzten Stopp in die Boxengasse abbog, entging die Formel 1 nur knapp einem Drama. Der Franzose sah plötzlich eine Menschenmenge und Absperrzäune vor sich. Der Grund: Es ist üblich, dass der Parc fermé schon kurz vor der Zieldurchfahrt aufgebaut wird und bereits einige Medienvertreter, VIP-Gäste und anderes Personal Zutritt zur Boxengasse bekommen. In Baku lag das Problem darin, dass eben noch ein Fahrer kurz vor Schluss seinen Stopp absolvieren musste und mit vollem Risiko in die Box kam. „Zum Glück ist nichts passiert, aber wir müssen dafür sorgen, dass sich solche Szenarien nicht wiederholen“, sagte Ocon.

Die Rennkommissare untersuchten den Vorfall. Die zuständigen FIA-Vertreter wurden aufgefordert, sofort Maßnahmen zu ergreifen, um die Verfahren und Protokolle mit der FOM, den Teams und der FIA zu überdenken, damit sich eine solche Situation in Zukunft nicht wiederholt. Das Kuriose: Schon im vergangenen Jahr gab es eine ähnliche Diskussion in Baku. Auch damals waren VIP-Gäste zu früh in den Bereich des Parc fermé in der Boxengasse gelangt. ■

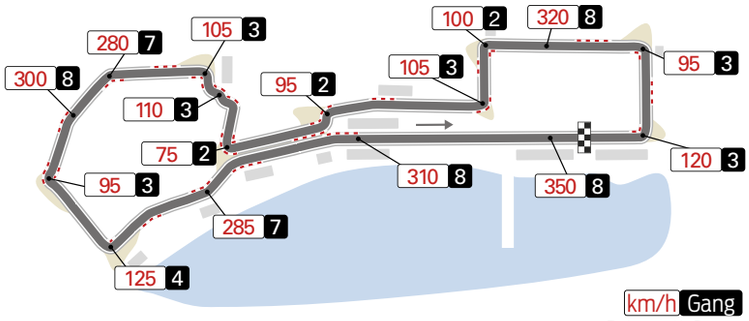


User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

## GP ASERBAIDSCHAN: 4. VON 23 LÄUFEN, 30. APRIL 2023

### STRECKENDATEN

| | |
|---|---|
| **Streckenlänge:** | **6,003 km** |
| **Runden:** | **51** |
| **Distanz:** | **306,049 km** |
| **Zuschauer:** | **30 000** |
| **Wetter:** | **27 Grad, Sonne** |
| **Topspeed Rennen:** | **355,7 km/h (Magnussen)** |
| **Gangwechsel/Runde:** | **72** |
| **Volllastanteil:** | **71 %** |
| **Pole-Position 1. Kurve:** | **138 m** |
| **Safety-Car-Phasen:** | **1** |
| **Führungswechsel:** | **2** |




Datenblatt: Sauber

### FAHRER-WM

| | Fahrer | Siege | Punkte |
|---|---|---|---|
| 1. | Verstappen | 2 | 93 |
| 2. | Pérez | 2 | 87 |
| 3. | Alonso | | 60 |
| 4. | Hamilton | | 48 |
| 5. | Sainz | | 34 |
| 6. | Leclerc | | 28 |
| 7. | Russell | | 28 |
| 8. | Stroll | | 27 |
| 9. | Norris | | 10 |
| 10. | Hülkenberg | | 6 |
| 11. | Piastri | | 4 |
| 12. | Bottas | | 4 |
| 13. | Ocon | | 4 |
| 14. | Gasly | | 4 |
| 15. | Zhou | | 2 |
| 16. | Tsunoda | | 2 |
| 17. | Albon | | 1 |
| 18. | Magnussen | | 1 |
| 19. | Sargeant | | 0 |
| 20. | De Vries | | 0 |

### KONSTRUKTEURS-WM

| | Team | Siege | Punkte |
|---|---|---|---|
| 1. | Red Bull | 4 | 180 |
| 2. | Aston Martin | | 87 |
| 3. | Mercedes | | 76 |
| 4. | Ferrari | | 62 |
| 5. | McLaren | | 14 |
| 6. | Alpine | | 8 |
| 7. | Haas | | 7 |
| 8. | Alfa Romeo | | 6 |
| 9. | Alpha Tauri | | 2 |
| 10. | Williams | | 1 |

### QUALI-DUELLE

| | |
|---|---|
| Verstappen – Pérez | 3:1 |
| Hamilton – Russell | 1:3 |
| Leclerc – Sainz | 3:1 |
| Norris – Piastri | 3:1 |
| Gasly – Ocon | 1:3 |
| De Vries – Tsunoda | 0:4 |
| Alonso – Stroll | 4:0 |
| Albon – Sargeant | 4:0 |
| Bottas – Zhou | 2:2 |
| Hülkenberg – Magnussen | 4:0 |

### RENNERGEBNIS

| | Fahrer | Runden | Zeit/Rückstand | schnellste Runde |
|---|---|---|---|---|
| **1.** | **Pérez** | 51/42[1)] | 1:32.42,436 min = 198,074 km/h | 1.44,589 min |
| **2.** | **Verstappen** | 51/7 | + 2,137 s | 1.44,232 min |
| **3.** | **Leclerc** | 51/2 | + 21,217 s | 1.44,561 min |
| **4.** | **Alonso** | 51 | + 22,024 s | 1.44,241 min |
| **5.** | **Sainz** | 51 | + 45,491 s | 1.45,175 min |
| **6.** | **Hamilton** | 51 | + 46,145 s | 1.45,346 min |
| **7.** | **Stroll** | 51 | + 51,617 s | 1.45,627 min |
| **8.** | **Russell** | 51 | + 74,240 s | 1.43,370 min |
| **9.** | **Norris** | 51 | + 80,376 s | 1.45,738 min |
| **10.** | **Tsunoda** | 51 | + 83,862 s | 1.45,727 min |
| **11.** | **Piastri** | 51 | + 86,501 s | 1.45,631 min |
| **12.** | **Albon** | 51 | + 88,623 s | 1.45,925 min |
| **13.** | **Magnussen** | 51 | + 89,729 s | 1.45,850 min |
| **14.** | **Gasly** | 51 | + 91,332 s | 1.45,540 min |
| **15.** | **Ocon** | 51 | + 97,794 s | 1.45,908 min |
| **16.** | **Sargeant** | 51 | + 100,943 s | 1.46,501 min |
| **17.** | **Hülkenberg** | 50 | | 1.46,731 min |
| **18.** | **Bottas** | 50 | | 1.46,304 min |
| **19.** | **Zhou** | 36 | Überhitzung (P 18) | 1.47,553 min |
| **20.** | **De Vries** | 9 | Unfall (P 12) | 1.48,781 min |

1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot

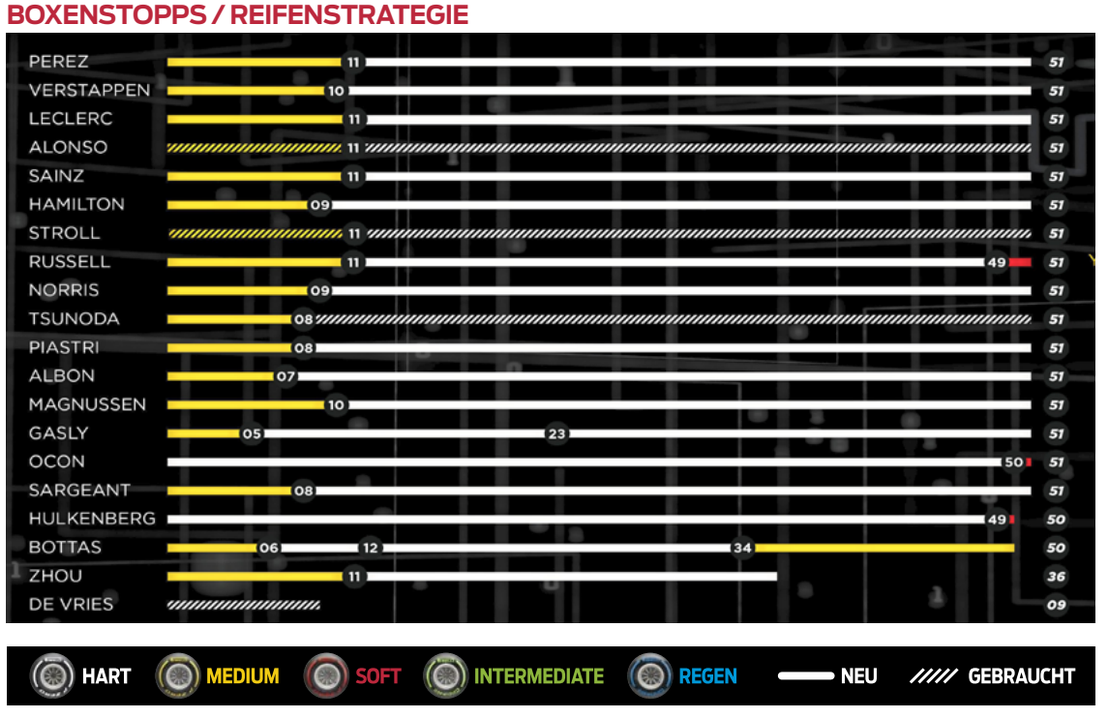
### STARTAUFSTELLUNG

| | | |
|---|---|---|
| **1** | Charles Leclerc, MC | 16 |
| **2** | Max Verstappen, NL | 1 |
| **3** | Sergio Pérez, MEX | 11 |
| **4** | Carlos Sainz, E | 55 |
| **5** | Lewis Hamilton, GB | 44 |
| **6** | Fernando Alonso, E | 14 |
| **7** | Lando Norris, GB | 4 |
| **8** | Yuki Tsunoda, JAP | 22 |
| **9** | Lance Stroll, CAN | 18 |
| **10** | Oscar Piastri, AUS | 81 |
| **11** | George Russell, GB | 63 |
| **12** | Alexander Albon, THA | 23 |
| **13** | Valtteri Bottas, FIN | 77 |
| **14** | Logan Sargeant, USA | 2 |
| **15** | Guanyu Zhou, CHN | 24 |
| **16** | Kevin Magnussen, DK | 20 |
| **17** | Pierre Gasly, F | 10 |
| **18** | Nyck de Vries, NL | 21 |
| **19** | Esteban Ocon, F[1)] | 31 |
| **20** | Nico Hülkenberg, D[1)] | 27 |

Startnummer

1) Start aus Boxengasse (Setup-Wechsel in Parc fermé)

### BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE






User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

## GP ASERBAIDSCHAN, FREIES TRAINING 1

| | Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Max Verstappen | Red Bull | 1.42,315 min | 22 |
| 2. | Charles Leclerc | Ferrari | + 0,037 s | 21 |
| 3. | Sergio Pérez | Red Bull | + 0,139 s | 22 |
| 4. | Carlos Sainz | Ferrari | + 0,584 s | 23 |
| 5. | Lando Norris | McLaren | + 0,810 s | 22 |
| 6. | Nyck de Vries | Alpha Tauri | + 1,099 s | 24 |
| 7. | Lance Stroll | Aston Martin | + 1,140 s | 23 |
| 8. | Fernando Alonso | Aston Martin | + 1,245 s | 20 |
| 9. | Alexander Albon | Williams | + 1,313 s | 25 |
| 10. | Guanyu Zhou | Alfa Romeo | + 1,433 s | 23 |
| 11. | Lewis Hamilton | Mercedes | + 1,483 s | 21 |
| 12. | Oscar Piastri | McLaren | + 1,665 s | 23 |
| 13. | Valtteri Bottas | Alfa Romeo | + 1,695 s | 23 |
| 14. | Yuki Tsunoda | Alpha Tauri | + 1,822 s | 18 |
| 15. | Nico Hülkenberg | Haas | + 2,008 s | 21 |
| 16. | Logan Sargeant | Williams | + 2,585 s | 16 |
| 17. | George Russell | Mercedes | + 2,767 s | 20 |
| 18. | Esteban Ocon | Alpine | + 3,640 s | 8 |
| 19. | Pierre Gasly | Alpine | + 4,006 s | 7 |
| 20. | Kevin Magnussen | Haas | + 5,183 s | 8 |

## GP ASERBAIDSCHAN, QUALIFIKATION

| | Fahrer | Q1 | Q2 | Q3 |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Charles Leclerc | 1.41,269 | 1.41,037 | 1.40,203 |
| 2. | Max Verstappen | 1.41,398 | 1.40,822 | 1.40,391 |
| 3. | Sergio Pérez | 1.41,756 | 1.41,131 | 1.40,495 |
| 4. | Carlos Sainz | 1.42,197 | 1.41,369 | 1.41,016 |
| 5. | Lewis Hamilton | 1.42,113 | 1.41,650 | 1.41,177 |
| 6. | Fernando Alonso | 1.41,720 | 1.41,370 | 1.41,253 |
| 7. | Lando Norris | 1.42,154 | 1.41,485 | 1.41,281 |
| 8. | Yuki Tsunoda | 1.42,234 | 1.41,569 | 1.41,581 |
| 9. | Lance Stroll | 1.42,524 | 1.41,576 | 1.41,611 |
| 10. | Oscar Piastri | 1.42,455 | 1.41,636 | 1.41,611 |
| 11. | George Russell | 1.42,073 | 1.41,654 | |
| 12. | Esteban Ocon | 1.42,622 | 1.41,798 | |
| 13. | Alexander Albon | 1.42,171 | 1.41,818 | |
| 14. | Valtteri Bottas | 1.42,582 | 1.42,259 | |
| 15. | Logan Sargeant | 1.42,242 | 1.42,395 | |
| 16. | Guanyu Zhou | 1.42,642 | | |
| 17. | Nico Hülkenberg | 1.42,755 | | |
| 18. | Kevin Magnussen | 1.43,417 | | |
| 19. | Pierre Gasly | 1.44,853 | | |
| 20. | Nyck de Vries | 1.55,282 | | |

## GP ASERBAIDSCHAN, SPRINT-SHOOTOUT

| | Fahrer | Q1 | Q2 | Q3 |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Charles Leclerc | 1.42,820 | 1.42,500 | 1.41,697 |
| 2. | Sergio Pérez | 1.43,858 | 1.42,925 | 1.41,844 |
| 3. | Max Verstappen | 1.43,288 | 1.42,417 | 1.41,987 |
| 4. | George Russell | 1.43,763 | 1.43,112 | 1.42,252 |
| 5. | Carlos Sainz | 1.43,622 | 1.42,909 | 1.42,287 |
| 6. | Lewis Hamilton | 1.43,561 | 1.43,061 | 1.42,502 |
| 7. | Alexander Albon | 1.43,987 | 1.43,376 | 1.42,846 |
| 8. | Fernando Alonso | 1.43,789 | 1.42,976 | 1.43,010 |
| 9. | Lance Stroll | 1.43,879 | 1.43,375 | 1.43,064 |
| 10. | Lando Norris | 1.43,938 | 1.43,395 | - |
| 11. | Oscar Piastri | 1.44,179 | 1.43,427 | |
| 12. | Nico Hülkenberg | 1.44,843 | 1.43,806 | |
| 13. | Esteban Ocon | 1.44,433 | 1.44,088 | |
| 14. | Kevin Magnussen | 1.44,101 | 1.44,332 | |
| 15. | Logan Sargeant | 1.44,042 | - | |
| 16. | Guanyu Zhou | 1.45,177 | | |
| 17. | Valtteri Bottas | 1.45,352 | | |
| 18. | Yuki Tsunoda | 1.45,436 | | |
| 19. | Pierre Gasly | 1.46,951 | | |
| 20. | Nyck de Vries | 1.48,180 | | |

## GP ASERBAIDSCHAN, ERGEBNIS SPRINT

| | Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Sergio Pérez | Red Bull | 33.17,667 min | 17 |
| 2. | Charles Leclerc | Ferrari | + 4,463 s | 17 |
| 3. | Max Verstappen | Red Bull | + 5,065 s | 17 |
| 4. | George Russell | Mercedes | + 8,532 s | 17 |
| 5. | Carlos Sainz | Ferrari | + 10,388 s | 17 |
| 6. | Fernando Alonso | Aston Martin | + 11,613 s | 17 |
| 7. | Lewis Hamilton | Mercedes | + 16,503 s | 17 |
| 8. | Lance Stroll | Aston Martin | + 18,417 s | 17 |
| 9. | Alexander Albon | Williams | + 21,757 s | 17 |
| 10. | Oscar Piastri | McLaren | + 22,851 s | 17 |
| 11. | Kevin Magnussen | Haas | + 27,990 s | 17 |
| 12. | Guanyu Zhou | Alfa Romeo | + 34,602 s | 17 |
| 13. | Pierre Gasly | Alpine | + 36,918 s | 17 |
| 14. | Nyck de Vries | Alpha Tauri | + 41,626 s | 17 |
| 15. | Nico Hülkenberg | Haas | + 48,587 s | 17 |
| 16. | Valtteri Bottas | Alfa Romeo | + 49,917 s | 17 |
| 17. | Lando Norris | McLaren | + 51,104 s | 17 |
| 18. | Esteban Ocon | Alpine | + 60,621 s | 17 |
| 19. | Yuki Tsunoda | Alpha Tauri | Ausfall | 2 |

## STATISTIK DES WOCHENENDES

# 115

Punkte hat Sérgio Perez bisher in seinen sechs Rennen plus Sprint auf dem 6,003 Kilometer langen Baku City Circuit gesammelt. Der Mexikaner siegte als einziger Pilot zwei Mal beim GP Aserbaidschan – im Jahr 2021 und 2023. Dazu kommt der Erfolg im Sprint an diesem Wochenende. Einmal wurde er Zweiter, zweimal Dritter, einmal Sechster und einmal fiel er aus. Zudem geht ein Punkt für die schnellste Runde auf sein Konto. Mit dieser Bilanz ist der Red-Bull-Pilot zweifelsohne ein echter Baku-Spezialist.

**Erfolgreicher als Sergio Pérez war in Baku bisher niemand**

## RENN-TICKER

### START
Charles Leclerc verteidigt im Ferrari den ersten Platz vor den beiden Red-Bull-Piloten. Lance Stroll macht im Aston Martin den Sprung von 9 auf 7, George Russell verbessert sich von Rang 11 auf Rang 9.

### RUNDE 3
Max Verstappen geht mit DRS auf der Zielgeraden an Leclerc vorbei und sichert sich damit die Führung.

### RUNDE 5
Sergio Pérez macht es genauso und zieht ebenfalls an Leclerc vorbei.

### RUNDE 10
Alpha-Tauri-Pilot Nyck de Vries touchiert in Kurve 4 mit dem inneren Rad die Mauer und strandet. Kurz darauf kommt Verstappen zum Reifenwechsel an die Box.

### RUNDE 11
Die Rennleitung ruft das Safety Car auf die Strecke. Diese Gelegenheit zum Wechsel von Medium auf Hart nutzen Pérez, Leclerc, Sainz, Alonso, Russell, Stroll und Zhou.

### RUNDE 13
Verstappen ist durch das unglückliche Boxen-Timing auf Platz 3 zurückgefallen, schnappt sich Leclerc aber beim Restart. Alonso (P4) geht an Sainz vorbei, Stroll (P6) an Russell. Pérez führt das Feld an. Danach passiert nicht mehr viel. Es wird zäh.

### RUNDE 49
Haas-Pilot Nico Hülkenberg absolviert seinen ersten und letzten Stopp. Bis zuletzt hoffte man auf ein weiteres Safety Car oder eine rote Flagge passend zur Strategie.

### RUNDE 50
Esteban Ocon kommt als letzter Pilot in der vorletzten Runde an die Box und fährt beinahe in eine Menschenmenge, weil bereits einige Medienvertreter, VIP-Gäste und anderes Personal Zutritt zur Boxengasse hatte.

### RUNDE 51
Red Bull feiert einen Doppelsieg mit Pérez vor Verstappen und Leclerc. Erstes Saison-Podium für Ferrari.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

## EINZELKRITIKEN

### Max Verstappen – Red Bull Racing
**Note: 08/10 – Ø 9,00**
Dritter im Sprint, Zweiter im Rennen. Pérez zog dem Weltmeister den Zahn. Im Sprint legte sich Verstappen mit Russell an. Am Sonntag kam das Safety Car zur Unzeit.

### Sergio Pérez – Red Bull Racing
**Note: 10/10 – Ø 9,00**
Pérez nutzte seine Chancen. Er profitierte von Verstappens Fehlern und dessen Rennpech. Der Baku-Spezialist hatte den Speed, die Angriffe des Teamkollegen abzuwehren.

### Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
**Note: 10/10 – Ø 8,25**
Zwei Pole-Positions, ein zweiter und ein dritter Platz. Mehr war mit diesem Ferrari nicht möglich. Gutes Reifenmanagement sicherte das erste Podium im Hauptrennen.

### Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
**Note: 07/10 – Ø 7,00**
Sainz hatte sich mit dem Setup verzockt. Er fand nie Vertrauen in seinen Ferrari und betrieb als Fünfter in Sprint und Rennen Schadensbegrenzung.

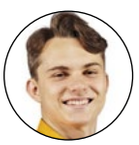
### George Russell – Mercedes-AMG F1
**Note: 07/10 – Ø 8,50**
Russell übte Selbstkritik. Die Re-Starts waren nicht perfekt. Platz 11 in der Startaufstellung war am Sonntag ein Handicap. Einziger Lichtblick: Sein Sprint-Duell mit Verstappen

### Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
**Note: 08/10 – Ø 7,75**
Im Sprint versank Hamilton im Mittelmaß. Im Verkehr litten die Reifen. Dafür zeigte er sich am Sonntag umso wacher. Er war schneller als Sainz, kam aber trotz DRS nicht vorbei.

### Esteban Ocon – Alpine
**Note: 06/10 – Ø 6,25**
Der Start aus der Boxengasse zerstörte Ocons Rennen. Aber ein Start mit dem falschen Setup wäre noch schlechter gewesen. Ocon hoffte vergeblich auf ein spätes SC.

### Pierre Gasly – Alpine
**Note: 04/10 – Ø 6,25**
Das Hydraulikfeuer und der Auspuffdefekt waren Pech. Der Unfall im Q1 unnötig. Von Startplatz 17 war nicht viel drin mit einem Upgrade, das kaum getestet werden konnte.

### Lando Norris – McLaren
**Note: 09/10 – Ø 7,25**
Das MCL60-Upgrade war ein Fortschritt. Trotzdem muss alles für WM-Punkte passen. Bei Norris passte alles. Als Neunter war der Engländer Best of the Rest.



### Oscar Piastri – McLaren
**Note: 07/10 – Ø 6,50**
In der Qualifikation verlor er vier Zehntel auf Norris. Dafür kam er im Sprint vor dem Teamkollegen ins Ziel. Im Hauptrennen fehlten 2,6 Sekunden für WM-Punkte.

### Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
**Note: 03/10 – Ø 4,50**
Das war schon wieder unterirdisch, auch wenn es Bottas ins Q2 schaffte. In den Rennen landete er im Nirgendwo. Auf Platz 16 im Sprint, auf Rang 18 am Sonntag.

### Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
**Note: 05/10 – Ø 6,00**
Der Sauber C43 ist zu langsam. Zhou konnte keine Wunder bewirken. Platz 12 im Sprint war den Umständen entsprechend stark. Im Rennen überhitzte der Motor.

### Fernando Alonso – Aston Martin
**Note: 10/10 – Ø 9,50**
Ein DRS-Problem nervte beide Aston-Martin-Piloten. Deshalb nur Startplatz 6. Bei den Re-Starts war Alonso hellwach. Er kassierte Hamilton im Sprint und Sainz im Rennen.

### Lance Stroll – Aston Martin
**Note: 07/10 – Ø 8,00**
Stroll punktete in beiden Rennen. Im Hauptrennen wäre mehr drin gewesen. Ein Fehler in Kurve 16 ebnete Hamilton den Weg zum Überholmanöver.

### Kevin Magnussen – Haas F1 Team
**Note: 07/10 – Ø 6,75**
Magnussen zeigte in beiden Rennen gutes Reifenmanagement, was mit dem Haas nicht einfach war. Mit den Plätzen 11 und 13 ging der Däne allerdings leer aus.

### Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
**Note: 06/10 – Ø 7,00**
Mit dem falschen Setup fuhr Hülkenberg im Sprint mit dem Rücken zur Wand. Es war seine Entscheidung, das Rennen aus der Box zu beginnen. Es fehlte nur ein spätes SC.

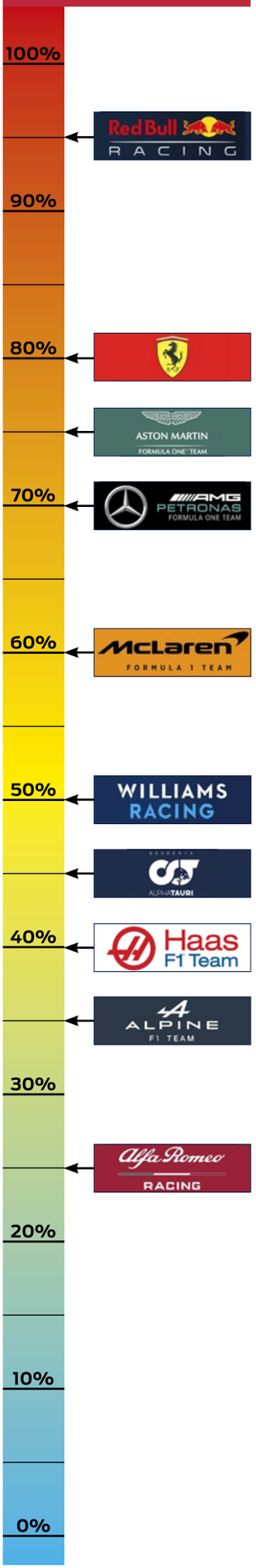
### Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
**Note: 08/10 – Ø 7,25**
Tsunoda legt eine gute Saison hin. Im Sprint lehnte der Japaner das Auto gegen die Mauer. Am Renntag holte er einen Punkt. Auch im verbesserten Alpha Tauri ein Kompliment.

### Nyck de Vries – Scuderia Alpha Tauri
**Note: 01/10 – Ø 4,25**
Wenn es so weitergeht, wird De Vries bei Alpha Tauri nicht alt. Crash im Q1, Dreher im SQ1, Platz 14 im Sprint, wieder ein Crash im Rennen. Die Schonfrist ist bald abgelaufen.

### Alex Albon – Williams Racing
**Note: 08/10 – Ø 7,00**
Albon holte nach eigener Aussage das Maximum aus dem Williams. Im Sprint verlor er sechs Runden vor Schluss einen Punkt an Stroll. Im Rennen wurde er Zwölfter.

### Logan Sargeant – Williams Racing
**Note: 04/10 – Ø 5,00**
Gelegentlichen Highlights wie der Aufstieg ins Q2 stehen zu viele Unfälle wie der im SQ1 entgegen. Williams ließ ihn im Sprint nicht fahren. Im Rennen blieb Sargeant fehlerlos.

## FORMBAROMETER






User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

## AUS DEM FAHRERLAGER

### LECLERC ALS MUSIKER

Charles Leclerc ist unter die Musiker gegangen. Der Ferrari-Pilot stellte eine eigene Klavierkomposition beim Musikanbieter Spotify ein und bekam weitgehend positive Kritiken.

### NICHT MEHR RISIKO

Die Meinungen der Fahrer zum neuen Sprint-Format gehen weit auseinander. Lando Norris: „Es ist eine schöne Abwechslung, wenn es eine Abwechslung bleibt. Ich will nicht jedes Rennen einen Sprint." Sergio Pérez glaubt nicht, dass die Fahrer wegen ein paar Punkten mehr Risiko eingehen: „Das Wichtigste ist, keinen Crash zu bauen. Das belastet das Budget, und du bezahlst mit weniger Upgrades im Jahr."

### BAKUS REKORDE

Der Baku City Circuit ist mit 6,003 Kilometern Länge nur noch die viertlängste Strecke im Kalender nach Spa (7,004 km), Jeddah (6,175 km) und Las Vegas (6,120 km). Dafür hält Baku noch ein paar andere Rekorde. Die meisten Schaltmanöver (72), das längste Vollgasstück (2,2 km), die höchste Belastung für die Bremsen (neun Mal über 2 g, zwei Mal über 4 g).

### HAMILTON INKOGNITO

Lewis Hamilton mischte sich unerkannt unter die Zuschauer bei einem Rennen zur britischen Tourenwagen-Meisterschaft (BTCC) in Donington. Sein Bruder Nicholas nahm am Rennen teil. Hamilton versteckte sein Gesicht unter einer Mütze und Kapuze. Keiner bemerkte ihn.

INSTAGRAM

**Hätten Sie Hamilton erkannt?**

### OVERALL FÜR 30 350 PFUND

Ein Force India, der von Sergio Pérez aus der Saison 2015, wechselte für 118 000 Pfund den Besitzer. Bei der Auktion kam auch Fernando Alonsos Overall, den der Spanier bei seinem 100. Podium in Jeddah trug, unter den Hammer – für 30 350 Pfund.

### FUSSBALL UND TENNIS

Nyck de Vries nutzte die Pause, um sich andere Sportarten aus der Nähe anzusehen. Zuerst war der Alpha-Tauri-Pilot Zuschauer beim Champions-League-Viertelfinalspiel Milan gegen Neapel, dann beim Internationalen Tennisturnier in Monte Carlo.

### SIEBEN FLIEGER, 18 STUNDEN

Heute Baku, morgen Miami: Die Formel-1-Fracht verteilte sich auf sieben Flieger. Am Montagmorgen um 8 Uhr startete die erste Maschine von Baku via Casablanca nach Miami. Die weiteren sechs Flugzeuge wurden im Abstand von jeweils drei Stunden auf die 11 000 Kilometer lange Reise geschickt. Die Teams hatten neun Stunden Zeit zu packen.

### HÜLKS MALLORCA-LAUF

Nico Hülkenberg nahm auf Mallorca an einem Langstrecken-Lauf teil, der eigentlich über zehn Kilometer führen sollte. Eine kurzfristige Streckenänderung machte neun Kilometer daraus. Der Haas-Pilot erreichte eine Zeit von 35.50 Minuten und landete auf Platz 34. „Auf zehn Kilometer wäre ich unter 40 Minuten geblieben. Das war mein Ziel", meinte Hülkenberg.

### MARKO WIRD 80

Helmut Marko feierte seinen 80. Geburtstag mit einem Abendessen in Baku. „Einen Tag vorher haben sie mir noch einen Zahn gezogen", meinte der Jubilar.

RED BULL

**Zum 80. eine Torte für den Doktor**

## KOMMENTAR

Ich habe dem neuen Sprint-Format eine Chance gegeben und versucht, die drei Tage in Baku möglichst vorurteilsfrei zu inhalieren. Haben die zwei separaten Qualifikationen für den Sprint und das Hauptrennen die Rennsport-Welt aus den Angeln gehoben oder irgendetwas gebracht, was wir vorher nicht hatten? Ich glaube nicht. Der neue Ablauf sollte mehr Action in drei Tage packen, die Spannung durch mehr Unberechenbarkeit erhöhen, für Überraschungen sorgen. Nichts davon ist passiert. Und dabei ist der Stadtkurs in Baku doch dafür prädestiniert, das organisierte Chaos zu befeuern. Wenn schon in Baku alles normal verläuft, dann auf Strecken wie Spa oder Austin erst recht. Die Startaufstellungen für den Sprint und das Rennen waren fast identisch. Und weil Fehler im Sprint nicht mehr im Rennen bezahlt werden, fehlt ein Überraschungsmoment. Die Fahrer gehen trotzdem nicht mehr Risiko ein. 13 Überholmanöver sind kein Argument für das neue Format. Ich habe nichts gegen den Sprint an sich, kann auch damit leben, dass er bei sechs der 23 Rennen Abwechslung schafft. Aber irgendwie war das alte Format logischer. Das eine baute auf dem anderen auf. Der Mini-Grand-Prix am Samstag war einfach eine andere Form der Qualifikation.
Jetzt muss man erklären. Die Formel 1 hat in den letzten 40 Jahren über 50 Regeln mit dem Ziel geschrieben, künstlich Spannung zu erzeugen. Das ist nicht souverän, weil es den Eindruck vermittelt, dass man dem eigenen Produkt misstraut. Noch weniger überzeugend ist, dass man alle Teams und Fahrer dazu vergattert, das neue Format gut zu finden und sich darüber aufregt, wenn es Max Verstappen nicht gefällt. Ich finde, man sollte nicht jedem Trend hinterherlaufen. Das neue Format soll eine neue, junge Klientel bedienen, deren Aufmerksamkeitsspanne nicht weiter reicht als einen TikTok-Clip. Wir sollten genug Selbstvertrauen haben, das neue Publikum so zu erziehen, dass es unser Produkt gut findet. ■

RED BULL

**An der Red-Bull-Dominanz konnte auch das neue Format nichts ändern**

**Michael Schmidt**
**Redakteur**

Was halten Sie von dem neuen Sprint-Format? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Der Patient aus

Der Umbau von Alpha Tauri verlief in mehreren Phasen. Verkauf und Komplettumzug nach England scheiterten. Jetzt wird das Management umgebaut. Teamchef Franz Tost wird durch eine Doppelspitze von Peter Bayer und Laurent Mekies ersetzt.

Von: **Michael Schmidt**

Die Story von Toro Rosso alias Alpha Tauri ist eine Geschichte von Mittelmaß mit gelegentlichen Höhepunkten. In 17 Jahren Formel 1 feierte Red Bulls Schwesterteam zwei GP-Siege und drei weitere Podestplätze, kam aber nie über den sechsten Platz in der Konstrukteurs-Wertung hinaus, den man drei Mal in den Jahren 2008, 2019 und 2021 belegte.

Zuletzt zeigte die Formkurve des Rennstalls aus Faenza steil nach unten. Selbst Red-Bull-Sportchef Helmut Marko bezeichnete den neunten Platz in der abgelaufenen Saison als „inakzeptabel“. Und in den ersten drei Rennen dieser Saison setzte sich die Serie der Hoffnungslosigkeit nahtlos fort.

Toro Rosso war ein Steckenpferd des im letzten Jahr verstorbenen Firmengründers Dietrich Mateschitz. Er wollte sich seine eigenen Stars heranzüchten, statt sie teuer irgendwo anders einzukaufen, und dafür brauchte er ein Ausbildungszentrum. Insgesamt 15 Piloten wurden seit 2006 durchgeschleust. Wer gut war, durfte zu Red Bull aufsteigen. Wer den hohen Anforderungen nicht entsprach, wurde aussortiert, manchmal allzu schnell. Mit Sebastian Vettel und Max Verstappen hat das Juniorteam zwei Weltmeister hervorgebracht, mit Daniel Ricciardo, Carlos Sainz und Pierre Gasly drei weitere GP-Sieger. Bis auf Scott Speed holten alle WM-Punkte.

Doch das System hatte auch Schwächen. Das ständige Kommen und Gehen der Fahrer verhinderte eine kontinuierliche Entwicklung des Teams. Es gab nie eine Konstante, auf der man aufbauen konnte. Teamchef Franz Tost musste immer wieder Löcher stopfen und von vorne anfangen. Synergien mit Red Bull wurden schlecht genutzt. Das Technikbüro in Faenza hatte seinen Stolz. Man wollte nicht blind vom großen Bruder kopieren. Der Alpha Tauri AT04 übernimmt zwar das Heck des Red Bull RB19, nicht aber dessen Vorderachse. Und auch das Aerodynamikkonzept geht eigene Wege.

> „Wir bedanken uns bei Franz Tost. Unter seiner Führung gab es große Siege, und es konnten sich einige der besten Talente der Formel 1 entwickeln.“
>
> Oliver Mintzlaff

Das soll sich 2024 ändern. Seit der deutsche Sportmanager Oliver Mintzlaff bei Red Bull das Zepter schwingt, ticken die Uhren anders. Wie alle Alphatiere will auch Mintzlaff seine Visitenkarte abgeben. Ein „weiter so“ konnte es nicht geben.

## Zu teuer, zu wenig Erfolg

Alpha Tauri stand nicht nur wegen der Ergebniskrise der letzten 16 Monate auf dem Prüfstand. Red Bulls B-Team verbrennt zu viel Geld. Als Neunter der WM-Wertung 2022 wird Alpha Tauri in diesem Jahr rund 75 Millionen Dollar aus der Formel-1-Kasse erhalten. Um am Kostenlimit zu operieren, braucht das Team aber den doppelten Betrag. Die Sponsoren decken die Differenz bei Weitem nicht, und die Modemarke Alpha Tauri funktioniert trotz der Werbeplattform Formel 1 nicht wie gewünscht.

Zunächst stand ein Verkauf zur Debatte. Aufgerufen waren 850 Millionen Dollar. Es soll sogar einen Interessenten aus Kasachstan gegeben haben, doch



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportlich lief es bei Alpha Tauri zuletzt nicht mehr rund. Folge der schlechten Ergebnisse waren auch finanzielle Einbußen

MOTORSPORT IMAGES

# Faenza

die Nummer war Red Bull zu heiß. Es bestand der Verdacht, dass hinter dem Geld Dmitry Mazepin steckt. Von russischen Investoren lassen im Moment alle die Finger. Ein zweites Szenario war der Komplettumzug nach England, was aber wegen der italienischen Arbeitsgesetze nicht ganz so einfach ist. Trotzdem ist es beschlossene Sache, dass die Technik Schritt für Schritt auf die britische Insel übersiedelt, um näher bei Red Bull zu sein. Eine Hundertschaft ist ohnehin bereits in England. Alpha Tauri nutzt den Simulator und den Windkanal des A-Teams.

Somit mussten Mintzlaff neue Überlebensmodelle für die Weiterführung von zwei Teams präsentiert werden. Für Red Bull ist es eminent wichtig, eine Außenstelle zu haben. Alpha Tauri ist Kunde im Windkanal, ein Abnehmer für den eigenen Motor ab 2026 und eine Ausweichstelle für Ingenieure, die man unbedingt im eigenen Lager halten will, sich aber selbst im Rahmen des Budgetdeckels nicht leisten kann. Und man braucht die Filiale in Faenza weiter als Karriereleiter für Talente aus dem eigenen Stall.

Die Lösung, die von oberster Stelle akzeptiert wird, konnte demnach nur ein neues Management mit einer stärkeren Anbindung an Milton Keynes sein. Teamchef Franz Tost wird am Ende des Jahres zurücktreten und dem Rennstall als Berater weiter zur Verfügung stehen. Seine Rolle teilen sich in Zukunft zwei Neuverpflichtungen: Geschäftsführer wird der frühere FIA-Generalsekretär Peter Bayer, der die strategische Ausrichtung des Rennstalls bestimmt. Bayer war bereits bei Audi unter Vertrag, wurde dort aber nicht glücklich, weil es zu wenig Aufgaben für ihn gab. Audi hat mit Andreas Seidl und Adam Baker bereits zwei Generäle an Bord.

Als neuer Teamchef ist Ferrari-Sportdirektor Laurent Mekies vorgesehen. Mekies arbeitete von 2004 bis 2014 bei Toro Rosso, unter anderem als Chefingenieur, wechselte dann zur FIA und von dort 2018 zu Ferrari. Jetzt streiten sich beide Parteien, wann Mekies freigestellt wird. Der 46-jährige Franzose hat noch einen Vertrag mit Ferrari bis Ende 2025 und danach eine Arbeitssperre über ein Jahr. Ferrari hat seinerseits einige Ingenieure von Red Bull an der Angel, darunter angeblich auch Aero-Chef Enrico Balbo. Wenn sie sofort nach Maranello kommen dürfen, ist auch Mekies frei. Ansonsten muss Alpha Tauri warten. Ferrari-Teamchef Frédéric Vasseur machte in Bezug auf die Personalie Mekies klar, dass hier Ferraris Interessen Vorrang haben. ■

ALPHA TAURI

Seit 2006 war Franz Tost Teamchef in Faenza. Bald geht es in Teilzeitrente

RED BULL

Alpha Tauri soll räumlich näher an die britische Red-Bull-Zentrale rücken

FERRARI

Laurent Mekies (l.) wird der neue Teamchef. Die Frage lautet nur: Ab wann?



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

# Mercedes baut um

Ab Imola beginnt Mercedes mit dem Umbau seines W14. Zuerst sind die Vorderachse und der Unterboden im Visier.

Von: **Michael Schmidt**

Bis zum Miami-GP wird der Mercedes W14 nur mit Detailmodifikationen optimiert. Danach beginnt die große Aufholjagd. Das Sorgenkind soll in größeren Schritten seine Fehler ablegen und auf jedem Streckentyp schnell sein. Die Aerodynamik wird auf eine geringere Fahrzeughöhe getrimmt, weil das mehr Anpressdruck bringt, wenn man das Bouncing vermeiden kann.

Technikchef James Allison erteilt allen eine Absage, die in Imola einen völlig neuen Mercedes erwarten: „Keiner hier im Feld würde einen kompletten Neubeginn in Betracht ziehen. Entwicklungsarbeit ist Iteration. Wir werden unsere Basis nutzen und Wege suchen, sie schneller zu machen." Teamchef Toto Wolff spricht von einer Fehlersuche: „Wir werden alle Bereiche ändern, in denen wir Probleme vermuten." Das Programm beginnt in Imola mit einer modifizierten Vorderachse und einem neuen Unterboden. Neue Seitenkästen folgen erst später. Lewis Hamilton warnt davor, in Imola gleich Wunderdinge zu erwarten: „Es wird ein Neustart, aber nicht notwendigerweise von der ersten Runde an das, was wir uns für später in der Saison erwarten." ■

WILHELM

**Der schwarze Silberpfeil beginnt seine Verwandlung erst in Imola**

Formel 1

# Neues Sprintformat

Mit dem ersten von sechs Sprint-Wochenenden in Baku wurde ein neues Format eingeführt. Der Sprint-Samstag ist nun ein eigenes Event. An allen drei Tagen gibt es etwas zu gewinnen.

Von: **Michael Schmidt**

Nur fünf Tage vor dem ersten Sprint-Event des Jahres beschloss die Formel 1, das Format zu ändern. Der Mini-Grand-Prix am Samstag über 100 Kilometer ist jetzt ein eigenes Event und nicht mehr der letzte Schritt zur finalen Startaufstellung. An Sprint-Wochenenden beginnt der Freitag mit einem Freien Training. Dann folgt die Quali für das Hauptrennen nach dem bewährten K.o.-Schema in drei Segmenten mit 18, 15 und 12 Minuten Länge.

Am Samstag wird die Startaufstellung für den Sprint in einer verkürzten Qualifikation ermittelt. Die Sequenzen SQ1, SQ2 und SQ3 dauern 12, 10 und 8 Minuten. In SQ1 und SQ2 sind frische Medium-Reifen Pflicht, im SQ3 eine neue Garnitur Soft. Insgesamt liefert Pirelli an einem Sprint-Wochenende pro Fahrer sechs Sätze Soft, vier Sätze Medium und zwei Garnituren Hart.

Das Ergebnis des Sprints hat keinen Einfluss auf das Hauptrennen. Strafen, die im ersten Training oder der Freitags-Qualifikation ausgesprochen werden, gelten für das Hauptrennen. Eine Strafe im Sprint-Shootout rächt sich im Sprint. Ein Vergehen im Sprint wird dem Hauptrennen angerechnet. Parc-fermé-Verletzungen werden je nach Tag im Sprint oder dem Sonntags-Rennen angewandt. Motorstrafen müssen ausschließlich im Hauptrennen abgesessen werden. Die Änderung des Formats soll für mehr Unberechenbarkeit und mehr Action im Sprint sorgen. ■

RED BULL

**Die Generalprobe des neuen Sprint-Formats sorgte kaum für mehr Action**

## NACHRICHTEN

### VIER STATT DREI MOTOREN

Die Teams atmen auf. Der FIA-Weltrat hat der Erhöhung des Motorenkontingents um jeweils eine Einheit beim Verbrennungsmotor (ICE), dem Turbolader, der MGU-H und der MGU-K zugestimmt. Aber nur unter der Bedingung, dass die Kundenteams nicht für die Extra-Einheiten bezahlen müssen. Es bleibt bei einer Flatrate von 15 Millionen Euro. Bei der Batterie und der Leistungselektronik sind weiterhin nur jeweils zwei Kits erlaubt.

### BELOHNUNG IM COST CAP

Die FIA prüft einen Vorschlag, Initiativen zur Reduzierung des $CO_2$-Fußabdrucks im Budgetdeckel zu honorieren. Darunter sollen nicht nur Investitionen in klimafreundliche Technik, sondern auch Spenden für Umweltkampagnen fallen. Sie würden nicht zum Budget zählen.

### INVESTOR BEI ALPINE

Im Fahrerlager kursieren Gerüchte, dass sich ein amerikanischer Investor am Formel-1-Rennstall von Alpine beteiligen will. Die Rede ist von 25 Prozent. Der Deal soll in Miami offiziell werden.

### BAKU BIS 2026

Die Formel 1 hat den Vertrag mit dem GP Aserbaidschan um drei Jahre bis 2026 verlängert. Zusätzlich soll die traditionelle Preisverleihung der FIA für alle Motorsportklassen im Dezember in Baku stattfinden.

### RE-START OHNE SC

Die FIA hat auf die Bitten der Fahrer reagiert. Sie forderten eine Neuregelung der Re-Starts nach Rennabbrüchen. Um die Reifen besser aufwärmen zu können, soll die Formationsrunde ohne das Safety Car stattfinden. Zuerst ist ein Versuch geplant. Die Fahrer bitten auch, dass die Startplätze in den Pausen gereinigt werden. Im Verlauf des Rennens wird die Rennlinie immer besser und die daneben immer schmutziger.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Verbeugung vor dem Publikum: Bearman lieferte ein perfektes Rennwochenende ab

XPB

# Doppelte Freude

Oliver Bearman feierte in Baku die ersten beiden Formel-2-Siege seiner Karriere. Im Sprint profitierte der britische Rookie von einem großen Crash kurz vor Schluss.

Von: **Tobias Grüner**

Die Formel-2-Saison 2023 steckt voller Überraschungen. Dass Oliver Bearman in Aserbaidschan ein fast perfektes Wochenende abliefern würde, konnte man vorher wirklich nicht erwarten. Zwar ist Prema auf dem schnellen Stadtkurs traditionell stark unterwegs, aber der Rookie konnte bei den drei ersten Events des Jahres gerade einmal drei Pünktchen sammeln.

In der Qualifikation am Freitag hatte der Ferrari-Junior dann auch noch Glück. Wäre der Bandenkontakt im ersten Run nur einen Tick härter ausgefallen, wäre es wohl nichts geworden mit der anschließenden Pole-Position und den Siegerpokalen in den beiden Rennen.

## Massencrash bei SC-Restart

Im Sprint stand Richard Verschoor dank Reversed Grid auf der Pole. Der Niederländer drehte sich aber schon in Kurve 1 von der Piste. Zane Maloney, der von Platz 2 losgefahren war, fing sich im Startgetümmel einen Plattfuß ein, wodurch Dennis Hauger früh das Kommando übernahm. Der Norweger sah lange wie der sichere Sieger aus. Erst ein später Crash von Roy Nissany und das Safety Car brachten wieder Spannung ins Spiel. Beim Restart zwei Runden vor Schluss riss sich Hauger in Kurve 1 ein Rad ab. Victor Martins dahinter krachte komplett in die Bande. Jehan Daruvala konnte nicht ausweichen und knallte in das Heck des ART. Auch Théo Pourchaire und Arthur Leclerc rutschten ins Aus. Frederik Vesti kam durch und wurde kurz an die Spitze gespült. Doch in Kurve 4 erwischte der Prema-Pilot keinen guten Ausgang, was Teamkollege Bearman zur erfolgreichen Attacke nutzte. Dann kam auch schon das Safety-Car-Signal. Die Reihenfolge war damit eingefroren. Jak Crawford erbte den dritten Platz.

Das Hauptrennen am Sonntag bot nicht ganz so viel Action. Das Safety Car musste gar nicht ausrücken, was in Baku nur selten der Fall ist. Pole-Setter Bearman gewann den Start, übertrieb es dann aber etwas mit dem Reifenschonen. Pourchaire nutzte das zu einem erfolgreichen Angriff in Runde 3. Der Konter von Bearman folgte aber nur einen Umlauf später. Anschließend fuhr der erst 17-jährige Prema-Pilot den zweiten Sieg des Wochenendes souverän nach Hause. „Nach drei Pleiten fängt die Saison jetzt erst richtig für mich an“, jubelte der Engländer. „Das gibt mir viel Selbstvertrauen für die anstehende Europa-Saison.“

Pourchaire musste seinen zweiten Platz fünf Runden vor Schluss noch an Enzo Fittipaldi abtreten. Die 15 Punkte für Rang 3 reichten dem Sauber-Junior aber, um die Führung in der Gesamtwertung zu übernehmen. Bearman machte mit seinem Doppelsieg einen riesigen Sprung bis auf Rang 4.

Ralph Boschung erlebte wie schon im Vorjahr eine große Enttäuschung in Baku. Nach Platz 11 im Qualifying folgte im Sprint das Aus nach Bandenkontakt in Runde 3. Im Rennen fiel er mit Problemen früh zurück. Der Nuller ließ den Schweizer in der Gesamtwertung bis auf Rang 8 abrutschen. ■

FORMULA 2

Der Sprint-Crash sorgte für einen Prema-Doppelsieg

XPB

Théo Pourchaire verlässt Baku als neuer Tabellenführer

## ERGEBNIS SPRINT

| | Fahrer | Zeit/Rückstand |
|---|---|---|
| 1. | Oliver Bearman | 51.27,274 min |
| 2. | Frederik Vesti | + 0,870 s |
| 3. | Jak Crawford | + 3,090 s |
| 4. | Kush Maini | + 6,485 s |
| 5. | Enzo Fittipaldi | + 7,879 s |
| 6. | Juan-Manuel Correa | + 10,405 s |
| 7. | Clement Novalak | + 11,090 s |
| 8. | Roman Stanek | + 15,065 s |
| 9. | Amaury Cordeel | + 16,232 s |
| 10. | Brad Benavides | + 18,140 s |

## HAUPTRENNEN

| | Fahrer | Zeit/Rückstand |
|---|---|---|
| 1. | Oliver Bearman | 57.23,163 min |
| 2. | Enzo Fittipaldi | + 2,315 s |
| 3. | Théo Pourchaire | + 2,607 s |
| 4. | Frederik Vesti | + 15,223 s |
| 5. | Kush Maini | + 15,792 s |
| 6. | Dennis Hauger | + 17,301 s |
| 7. | Isack Hadjar | + 19,576 s |
| 8. | Richard Verschoor | + 26,869 s |
| 9. | Jak Crawford | + 27,541 s |
| 10. | Arthur Leclerc | + 29,695 s |

## F2-FAHRERWERTUNG

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Théo Pourchaire | 65 |
| 2. | Frederik Vesti | 62 |
| 3. | Ayumu Iwasa | 58 |
| 4. | Oliver Bearman | 41 |
| 5. | Kush Maini | 41 |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

INDYCAR

**Scott McLaughlin feierte in Alabama seinen ersten Saisonerfolg. Dafür musste er einen alten Bekannten niederringen**

# Drei gewinnt

Penske-Pilot Scott McLaughlin hat sich den ersten Saisonsieg auf einem permanenten Rundkurs gesichert. Dank Timing-Glück und einer starken Pace führte er die sonst im Barber Motorsports Park unterlegene Drei-Stopp-Strategie auf die höchste Stufe des Podiums.

Von: **Philipp Körner**

Für Romain Grosjean wird es langsam zu einer nervigen Routine. Zum fünften Mal in seiner IndyCar-Karriere und zum zweiten Mal in Folge musste sich der Andretti-Pilot mit dem zweiten Rang zufriedengeben. Der bisher sieglose Franzose gestand tapfer lächelnd: „Das tut weh. Sonst gewinnen die Drei-Stopper hier nie, aber ausgerechnet heute passierte es. Ich habe alles gegeben, aber das Safety Car war unglücklich für uns."

Dabei sah es wie schon in St. Petersburg lange danach aus, als könne es mit dem ersten US-Erfolg klappen. Grosjean hatte wie beim Saisonauftakt in Florida die Pole herausgefahren und konnte sie trotz einer frühen Offensive der direkten Verfolger Álex Palou (Chip Ganassi Racing) und Patricio „Pato" O'Ward (McLaren) gekonnt verteidigen. Der auf dem vierten Rang in den vierten Lauf gegangene Scott McLaughlin war derweil der erste Fahrer auf der härteren Mischung.

## Respekt statt zweiter Crash

Nach nur 15 von insgesamt 90 Runden wechselte der spätere Sieger auf die weicheren Pneus. Im gleichen Zeitraum traten auch seine Penske-Kollegen Josef Newgarden und Will Power ihren ersten Service an. Newgarden war vom siebten, Power vom elften Rang gestartet. Ihre kurzen Stints auf den härteren Reifen legten früh fest, dass noch zwei weitere Stopps folgen sollten.

Die Spitzenfahrer auf den „Alternates" absolvierten hingegen einen doppelt so langen Auftaktstint, was sie unter anderem durch das Spritsparen hinter die Vollgas-Drei-Stopper warf. Die erste und einzige Neutralisierung – Coyne-Hinterbänkler Sting Ray Robb war im 38. Umlauf ausgerollt – schenkte Newgarden, McLaughlin, Power und Co. einen zeitgünstigen zweiten Stopp. Wie in der IndyCar üblich wartete die Rennleitung alle Servicewilligen ab, bevor sie das Feld unter Gelb einfing. Im Anschluss übernahmen zwar die Zwei-Stopper in der Gestalt von Grosjean wieder die Führung, doch McLaughlin setzte sich direkt hinter dem Franzosen fest. Newgarden und Power lagen derweil auf den Plätzen 8 und 9. Trotz der härteren Mischung konnte Grosjean seine Verfolger gekonnt auf Abstand halten. Somit sollten die finalen Stopps die Entscheidung bringen.

Diese erfolgten kurz nach dem Beginn des letzten Renndrittels. Erst bog Grosjean ab, wenig später McLaughlin. Letzter kam in Führung liegend auf die Bahn zurück, doch Grosjean flog auf den wärmeren Reifen heran und duellierte sich eindrucksvoll und fair an seinem St.-Pete-Crashgegner vorbei. Parallel führte Power, der zwar noch stoppen musste, aber davor Fabelzeiten in den Asphalt brannte. Final sprang er so auf den dritten Rang. Grosjean haderte im finalen Stint etwas mit dem Auto und hatte keine Push-to-Pass-Sekunden mehr übrig. So nutzte McLaughlin einen kleinen Fehler des Franzosen 19 Runden vor Schluss zum entscheidenden Angriff. ■

## NACHRICHTEN

### RASMUSSEN SIEGT IN NXT

Mit seinem Start-Ziel-Sieg in der höchsten Nachwuchsliga Indy NXT unterstrich der Däne Christian Rasmussen seine Titelambitionen. Nach dem Rennen im Barber Motorsports Park führt der HMD-Fahrer nun die Wertung an.

### QUALI-ZEITPLAN INDY 500

In diesem Jahr kehrt das legendäre Ausscheidungsqualifying zurück. Das Qualifikationswochenende (20./21. Mai) ist wie folgt aufgeteilt: Am Samstag findet von 11.00 bis 17.50 Uhr das Full Field Qualifying statt; der Sonntag setzt sich aus Top 12 (14.00 bis 15.00), Last Chance/Row (16.00 bis 17.00) und Fast Six (17.15 bis 17.45) zusammen.

## PUNKTESTAND FAHRER

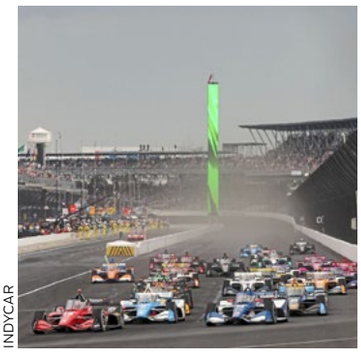
**Nach dem 4. Rennen**

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Marcus Ericsson | 130 |
| 2. | Patricio O'Ward | 127 |
| 3. | Álex Palou | 121 |
| 4. | Scott McLaughlin | 119 |
| 5. | Romain Grosjean | 115 |
| 6. | Josef Newgarden | 105 |
| 7. | Will Power | 104 |
| 8. | Scott Dixon | 98 |
| 9. | Kyle Kirkwood | 92 |
| 10. | Colton Herta | 85 |

## INDYCAR, BIRMINGHAM (ALABAMA)

**4. von 17 Rennen; Renndistanz: 90 Runden (207 Meilen)**

| | Fahrer | Team / Motor | Zeit |
|---|---|---|---|
| 1. | Scott McLaughlin | Penske-Chevrolet | 1:47.58,9401 h |
| 2. | Romain Grosjean | Andretti-Honda | + 1,7854 s |
| 3. | Will Power | Penske-Chevrolet | + 3,2699 s |
| 4. | Patricio O'Ward | McLaren-Chevrolet | + 20,5745 s |
| 5. | Álex Palou | Chip Ganassi-Honda | + 20,9762 s |
| 6. | Christian Lundgaard | Rahal Letterman Lanigan-Honda | + 23,5319 s |
| 7. | Scott Dixon | Chip Ganassi-Honda | + 24,2769 s |
| 8. | Alexander Rossi | McLaren-Chevrolet | + 25,0582 s |
| 9. | Felix Rosenqvist | McLaren-Chevrolet | + 25,5107 s |
| 10. | Marcus Ericsson | Chip Ganassi-Honda | + 26,0190 s |



INDYCAR

**Nächste Station: Indy-GP (13. Mai)**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell*** frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

**FÜR SIE ZUR WAHL**

**€ 30 TankBON-Gutschein**
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

**Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset**

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

**Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:** • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

## motorsport-aktuell.com/angebot

**oder telefonisch 0781 639 6651**

**Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.**

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Toyota feierte in Spa den dritten Sieg im dritten Lauf, ohne alle Karten auf den Tisch zu legen

# Toyota unantastbar

Die Sportwagen-WM lockte beim dritten WM-Lauf in Spa über 72 000 Fans an. Die bekamen ein hektisches, in Teilen auch dramatisches Autorennen geboten. Nur das Gesamtergebnis war wieder etwas vorhersehbar: Toyota holte den dritten Gesamtsieg in Folge und reist als klarer Favorit zum Saison-Highlight nach Le Mans.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die Sportwagen-WM ist im Aufwind, trotz der Dominanz von Toyota. Lange Autoschlangen stauten sich am Renn-Samstag in Francorchamps, obwohl das Wetter entgegen aller Vorhersagen eher mau war. Doch auch dichter Nebel, Nieselregen und kalte Temperaturen konnten die Fans nicht abhalten. Die 72 000 Zuschauer wurden mit einem unterhaltsamen Autorennen belohnt, das viel Abwechslung bot: einen Start auf feuchter Piste, sieben Gelbphasen, spektakuläre Unfälle, packende Zweikämpfe in allen drei Rennklassen bis zum Zielstrich, dazu 13 Autos in der Topklasse – die WEC ist nach fünf mauen Jahren wieder in der Erfolgsspur.

Das Einzige, was fehlt, ist ein Hersteller in der Top-Klasse, der Toyota Paroli bieten kann. Wie zuvor in Sebring und Portimão hatte das japanische Werksteam aus Köln alles im Griff, trotz Wetterwirren und zahlreicher Safety-Car-Phasen. Mike Conway, Kamui Kobayashi und José María López (Nummer 7) siegten mit einem Vorsprung von elf Sekunden auf ihre Toyota-Teamkollegen Sébastien Buemi, Ryo Hirakawa und Brendon Hartley (Startnummer 8).

## Überholen abseits der Piste

Die Reihenfolge war fast eine logische Konsequenz aus dem Qualifying, wo Brendon Hartley seinen GR010 Hybrid auf kalten Reifen in Raidillon verlor, keine Rundenzeit erzielte und somit vom 36. Startplatz ins Rennen gehen musste. Der Unfall versaute nicht nur die Startposition, sondern auch die Reifenstrategie, denn das Trio mit der Startnummer 8 verlor deshalb auch einen Reifensatz, was de facto dazu führte, dass Hartley, Hirakawa und Buemi sieben Rennstints mit nur dreieinhalb Reifensätzen absolvieren mussten – auf einer Strecke, wo der Reifenabrieb besonders stark ausfällt.

> Die Toyota-interne Reihenfolge im Ziel war eine direkte Konsequenz aus dem Qualifying: Weil Hartley verunfallte, hatte die Crew der Nummer 8 im Rennen einen Reifensatz weniger zur Verfügung.

Einerseits halfen die feuchten Bedingungen beim Start und die kühlen Temperaturen beim Reifenmanagement, doch als es am Ende um die Wurst ging, gewann das Team mit den frischeren Reifen. Kamui Kobayashi konnte beim vorletzten Stopp brandneue Reifen ausfassen, Schlussfahrer Brendon Hartley musste mit gebrauchten Vorlieb nehmen.

Immerhin sorgte der letzte Stopp der beiden Toyotas in den Runden 127 und 129 für lebhafte Stimmung auf den Rängen, denn der Abstand war gering. Kobayashi war zuerst dran, Hartley kam zwei Runden später rein, dann kreuzten sich die Wege der beiden Toyota ausgerechnet in Eau Rouge: Kobayashi lief mit warmen Reifen auf Teamkollege Hartley auf und zog vorbei – allerdings neben der Strecke, in der rechten Auslaufzone des Raidillon-Bogens. „Kamui hatte gar keine andere Wahl, als über die Tracklimits auszuweichen, da er so viel Überschussgeschwindigkeit hatte“, so Toyotas Technikchef Pascal Vasselon nach dem Rennen. Das Toyota-Team kommunizierte das auch an die



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rennleitung. Die Stewards debattierten erst 40 Minuten, um es dann in der letzten Runde bei einem salomonischen Urteil von fünf Strafsekunden zu belassen.

Zu diesem Zeitpunkte hatte Kobayashi den Vorsprung dank frischerer Reifen aber schon auf 16 Sekunden ausgebaut. „Aufgrund des Unfalls im Qualifying und der daraus resultierenden Reifensituation war es klar, dass die Nummer 8 im Rennen einen Nachteil haben würde“, so Vasselon. Er deutete an, dass Toyota das Resultat sogar dann umgedreht hätte, wenn Kobayashi eine härtere Strafe bekommen hätte.

## Ferrari mit Strategiefehler

Toyota legte den Grundstein für den Doppelsieg schon beim Start: Beide Toyota gingen trotz feuchter Piste mit Slicks ins Rennen, ebenso wie die beiden Porsche des Penske-Werksteams und der Cadillac von Renger van der Zande. Alle anderen Hypercar-Teams hatten fortan keine Chance mehr auf eine Top-Platzierung, da sie nach zehn bzw. elf Runden einen zusätzlichen Stopp für den Wechsel auf Slickreifen einlegen mussten. Obwohl das Rennen durch vier FCY- und drei Safety-Car-Phasen zerstückelt wurde, kamen die Teams, die zu Rennbeginn auf Regenreifen gesetzt hatten, nie mehr in Schlagdistanz zu den Toyota an der Spitze. „Wir waren verwundert, dass viele andere Hypercar-Teams mit Regenreifen losfuhren, denn für uns waren die Slicks alternativlos“, stichelte Vasselon.

Der größte Verlierer war Ferrari, die beide Autos mit Regenreifen losschickten. Nach dem Reifenwechsel lagen die beiden 499P am Ende der ersten Stunde nur noch auf den Plätzen 12 und 13, mit über einer Runde Rückstand. Dazu verloren beide Ferrari auf den Medium-Slickreifen weiter Zeit, weil die Piloten es kaum schafften, die Slicks auf Temperatur zu bekommen.

„Wir hatten uns entschieden, beim Start auf der sicheren Seite zu bleiben, und haben deshalb die Regenreifen verwendet“, erklärte WEC-Einsatzleiter Giuliano Salvi. „Unser Setup war für die zweite Rennhälfte ausgelegt, wo wir trockene Bedingungen erwarten konnten. Daher taten sich die Piloten beim Wechsel auf Slickreifen nach etwa 30 Rennminuten schwer, die Reifen auf Temperatur zu bekommen.“

Nach der ersten Rennstunde lagen jene Hypercar-Teams vorn, die auf Slicks gesetzt hatten: zwei Toyota vor den beiden Porsche, dazwischen der Cadillac von Renger van der Zande (#3). Die Amis, die in Spa erstmals mit zwei Autos am Start waren, splitteten die Strategie: ein Cadillac auf Slicks, einer auf Regenreifen. Weder Porsche noch Cadillac konnten allerdings den Speed von Toyota mitgehen. Renger van der Zande war jedoch phasenweise schneller als die beiden LMDh-Porsche und konnte sich daher sogar auf Position 2 festsetzen, bevor er in Runde 41 spektakulär eingangs Eau Rouge die Kontrolle verlor und abflog.

Der Holländer rapportierte am Funk, dass die Lenkung nicht mehr reagiert habe. Zuvor hatte er den linken Kurb eingangs Eau Rouge kräftig attackiert, woraufhin das Auto hart aufsetzte, was auch erklärt, warum die Lenkung nicht mehr ansprach. „Wir müssen uns erst die Daten genau anschauen, um zu bestimmen, was bei dem Unfall im Detail passiert ist“, so Ganassi-Teamchef Mike O’Gara.

Durch den Cadillac-Unfall war Porsche in einer äußerst aussichtsreichen Position: Zwar konnten die beiden 963-LMDh zu keiner Zeit das Tempo von Toyota mitgehen, doch die versammelte Hypercar-Konkurrenz lag wegen der Reifenwahl zu Rennbeginn weit zurück – damit war Porsche für die Plätze 3 und 4 fest eingebucht.

## Porsche-Stillstand in Spa

Doch es sollte anders kommen. Der erste Rückschlag ereilte das Porsche-Werksteam nach 2:20 Stunden: Laurens Vanthoor musste seinen 963 mit der Nummer 6, den er sich mit Kévin Estre und André Lotterer teilte, auf der Start-Ziel-Gerade wegen eines Elektronik-Blackouts abstellen. Zur Rennhalbzeit lagen damit nur noch die beiden führenden Toyota und der zweite Porsche mit der Startnummer 5 (Dane Cameron, Michael Christensen und Frédéric Makowiecki) in der Führungsrunde.

In der vierten Rennstunde wurde es wieder eng für Porsche: Erstens war der Rückstand auf den führenden Toyota auf fast zwei Minuten angewachsen, zweitens schob eine Safety-Car-Phase nach dem Unfall von Vanwall-Pilot Jacques Villeneuve in Runde 88 das Feld wieder enger zusammen. In der Folge balgten sich vier Fahrzeuge um den letzten Podestplatz: ein Porsche, zwei Ferrari und der Cadillac von Earl Bamber, Alex Lynn und ▷

MOTORSPORT IMAGES

**Die Spa-Sieger Kobayashi, López und Conway liegen jetzt auf WM-Rang 2**

MOTORSPORT IMAGES

**Letzter Podestplatz trotz Strategiefehler: Giovinazzi/Pier Guidi/Calado**

## NACHRICHTEN

### SPANNENDES WEC-QUALI

Das WEC Zeittraining am Freitag sorgte für Gesprächsstoff: Brendon Hartley verlor seinen Toyota auf kalten Reifen, was seine Crew am Ende auch das Rennen kosten sollte. Ferrari war auf gutem Wege, mit Antonio Giovinazzi die zweite Pole zu holen, doch der Italiener übertrieb es bei den Track-Limits, indem er leicht durchs Kiesbett von Les Combes fuhr. Obwohl das Zeit kostete, verlor Ferrari die Bestzeit, die Pole ging an Toyota und Kobayashi.

### GTE-AM: SIEG FÜR FERRARI

Im 14 Wagen starken GTE-Am-Feld siegte der Richard-Mille-Ferrari von Companc/Rovera/Wadoux, nachdem die letzten beiden SC-Phasen die Führungsgruppe wieder zusammengeschoben hatte. Der Ferrari konnte sich im Finale absetzen, dahinter entbrannte ein Kampf um die Positionen: Das in Sebring und Portimão siegreiche Corvette-Team von Ben Keating, Nicolas Varrone und Nicky Catsburg holte trotz 45 Kilo Erfolgsballast und einer falschen Reifenwahl zu Rennbeginn noch Platz 2.

### PEUGEOT 9X8: WEIT WEG

Peugeot hatte in Spa kein gutes Wochenende. Die beste Nachricht war, dass beide 9X8 ins Ziel kamen, allerdings auf den Plätzen 14 und 17. Beide Peugeot starteten auf Regenreifen, was sie weit zurückwarf. Der Peugeot #93 hatte einen Unfall mit einem LMP2-Wagen, das zweite Auto verlor über eine Runde in der Boxengasse, weil die Elektronik rebootet wereden musste.

### CADILLAC MIT FEUER

Renger van der Zande musste im zweiten freien Training seinen Cadillac-LMDh löschen: Mechaniker hatten vergessen, die Hitzeschildbleche am Auspuff zu montieren. Als Renger anhielt, schauten die Marshalls nur zu, also löschte er selber. Am Rennsonntag sorgte Van der Zande dann für den spektakulärsten Crash am ganzen Rennwochenende.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

**Der Start in Spa erfolgte auf feuchter Piste, nur die Teams mit Slicks hatten am Ende eine Siegchance**

Richard Westbrook waren plötzlich nur noch um zwei Sekunden voneinander getrennt. Porsche-Pilot Dane Cameron fiel binnen zwei Runden nach zwei Verbremsern in der La-Source-Haarnadel auf Platz 5 zurück.

Ferrari-Werkspilot Antonio Fuoco übernahm den 499P beim Boxenstopp in Runde 107 auf Platz 3 liegend, nur um auf der Outlap-Runde auf dem Weg hinunter zu Eau Rouge mit kalten Reifen abzufliegen, was anderthalb Stunden vor Rennende die letzte Safety-Car-Phase des Rennens heraufbeschwor.

Kurzer Einschub: Am kühlen Spa-Wochenende gab es zahllose Unfälle auf kalten Reifen, weil seit dieser Saison die Reifenwärmer verboten wurden. Brendon Hartley im Qualifying und Antonio Fuoco im Rennen waren die prominentesten Opfer in der Hypercar-Topklasse. Noch viel mehr Zwischenfälle gab es in der GTE-Am-Klasse, weil dort ausgerechnet die Amateure mit Vorjahresreifen an den Start gehen müssen, die gezielt für den Einsatz von Heizdecken ausgelegt sind. Im Fahrerlager waren das Heizdeckenverbot und die BOP-Einstufung in der Topklasse die Hauptgesprächsthemen, denen wir auf Seite 20/21 nachgehen.

Beim Restart nach dem Fuoco-Crash 76 Minuten vor Rennende schien Porsche wieder komfortabel auf Platz 2 zu liegen, der Vorsprung auf den verbliebenen Ferrari (#51) und den Cadillac (#3) betrug exakt 1.40 Minuten. Da sollte also nichts mehr anbrennen – zumindest dachten das alle. Nach der Serie der letzten Boxenstopps unter Grün hatte Porsche-Schlussfahrer Makowiecki jedoch schon die Hälfte seines Puffers eingebüßt, was das Schlimmste befürchten ließ.

Dann begann der große Schlussspurt von Ferrari: James Calado zoomte sich mit Siebenmeilenstiefeln an den Porsche heran, in den letzten zehn Runden verkürzte er den Abstand von 30 Sekunden auf null – und überholte Makowiecki in der letzten Runde in Les Combes.

## Toyota: Vorteil verwaltet?

„Wir können mit dem Resultat zufrieden sein“, sagte James Calado nach dem Rennen. „Aufgrund einiger strategischer Entscheidungen haben wir früh im Rennen Zeit verloren, dazu mussten wir bei zwei FCY-Phasen Notstopps absolvieren, einmal wegen eines Reifenschadens und einmal, weil uns das Benzin ausging.“ Ferrari war in der zweiten Rennhälfte sogar schneller als Toyota, was Calado als positives Zeichen wertete. Allerdings gab Toyota-Technikchef Vasselon zu, dass sein Team in der zweiten Hälfte den Vorsprung nur noch verwaltet habe. „Ich hatte zum ersten Mal das Gefühl, dass wir Toyota hätten unter Druck setzen können“, beharrte Calado auf seinem Standpunkt. „Außerdem war es erfreulich, dass wir in Spa in den Sektoren 1 und 3 sehr gut unterwegs waren, das wird uns in Le Mans sicher helfen.“

> „Ich hatte zum ersten Mal in dieser Saison das Gefühl, dass wir die Toyota ohne unsere Fehler beim Start hätten unter Druck setzen können.“
>
> Ferrari-Pilot James Calado

Bemerkenswert war allerdings auch, dass Calado in seinem Schlussstint plötzlich Fabelzeiten fuhr und besonders mit außergewöhnlich hohen Topspeeds auf der Kemmel-Geraden glänzen konnte. Ferrari-Sportchef Antonello Coletta äußerte nach dem Rennen primär den Wunsch, dass ACO und FIA die Reifensituation nach den Vorkommnissen in Spa neu bewerten sollten: „Ich denke, alle Teams im Fahrerlager inklusive der Fahrer sind sich einig, dass das Verbot von Reifenwärmern zu einer gefährlichen Situation geführt hat. Wir stehen kurz vor dem wichtigsten Rennen der Saison, und auch in Le Mans können uns in der Nacht kalte Temperaturen erwischen.“ Ferrari hatte in der bisherigen Saison bereits zwei Unfälle mit kalten Reifen zu beklagen.

## LMDh-Teams fordern BOP

Für Porsche war das Wochenende in Spa ein Fiasko: Die Piloten klagten weiter über Probleme mit der Bremsbalance und der Lenkung, dazu gab es Vibrationen vom Fahrwerk sowie vom V8-Motor mit 180-Grad-Kurbelwelle. Im Rennen und im Training kamen dazu noch Zuverlässigkeitsprobleme (siehe Seite 20/21).

Obwohl das Porsche-Werksteam zu Rennbeginn strategisch mit Slicks alles richtig gemacht hatte, reichte es trotzdem nur zu Platz 4, was man auch der Plattform-BOP in die Schuhe schob, die für Spa wider aller Erwartungen nicht angepasst wurde.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

**Kein gutes Wochenende: Der Porsche Nummer 6 blieb im Rennen stehen**

MOTORSPORT IMAGES

**LMP2-Sieg für WRT: Das belgische Team siegte dank schnellem Boxenstopp**

„Nach dem Rennen in Spa sollte klar sein, dass es eine Anpassung geben muss“, sagte Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach. „Die Frage lautet eigentlich nur, wie groß die BOP-Anpassung ausfallen soll.“ Porsche-intern wird eine Anpassung zugunsten der LMDh-Plattform im Bereich von 25 Kilo weniger Gewicht und 15 kW mehr Leistung angepeilt.

Da sitzt Porsche im gleichen Boot mit Cadillac. Deren Sportchefin Laura Klauser weigert sich zwar, das Thema BOP öffentlich zu kommentieren, weil das den WEC-Teams laut sportlichem Reglement untersagt ist. Die Piloten sind da deutlich freizügiger: „Ich denke, wir bräuchten sicher eine BOP-Kompensation im Bereich von 0,7 Sekunden pro Runde, damit wir in Le Mans nicht komplett unter die Räder geraten“, so Earl Bamber. Der Neuseeländer ist übrigens davon überzeugt, dass wir von Toyota noch gar nicht alles gesehen haben. Toyota-Technikchef Pascal Vasselon wiederum behauptet, dass es laut Statuten von ACO/FIA nach Spa gar keine BOP-Anpassung mehr geben könne …

## Blomqvist mit Zaubershow

Die zweite WM-Prototypen-Plattform LMP2 sorgte in Spa abermals für exzellente Unterhaltung: Zu Rennbeginn rammte IMSA-LMDh-Star Tom Blomqvist die versammelten LMP2-Piloten in Grund und Boden und fuhr in der Einheitsklasse bei schwierigen Bedingungen einen Vorsprung von 45 Sekunden heraus, der allerdings durch eine Safety-Car-Phase wieder komplett eliminiert wurde.

Beim Restart nach der letzten Gelbphase 76 Minuten vor Rennende lagen plötzlich wieder zehn LMP2-Rennwagen in 17 Sekunden – das Hauen und Stechen begann von vorn. Beim letzten Stopp konnte das WRT-Team mit der Nummer 41 (Rui Andrade, Robert Kubica, Louis Delétraz) dank einer um vier Sekunden kürzeren Stoppzeit die Führung vom United-Autosports-LMP2 (#22) von Tom Blomqvist, Oliver Jarvis und Josh Pierson übernehmen und rettete im Finale einen Vorsprung von sechs Sekunden ins Ziel.

„Einerseits sind wir natürlich enttäuscht, weil wir das Rennen voll im Griff hatten, unseren Vorteil aber wegen einer SC-Phase verloren“, so United-Pilot Oliver Jarvis. „Andererseits hat das Team zur Rennmitte strategisch einen super Job gemacht, sodass wir am Schluss doch wieder um den Sieg mitkämpfen konnten.“

Die Fans hatten in Spa jedenfalls ihre helle Freude. ■

## SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

### DRITTER WM-LAUF IN SPA (BELGIEN)

**Länge Strecke:** 7,004 Kilometer; **Renndistanz:** 148 Runden = 1036,592 km; **Pole-Positions: LMH:** Kamui Kobayashi, Toyota GR010 (#7) 2.00,812 min; **LMP2:** Tom Blomqvist, United-Oreca (#23) 2.05,979 min; **GTE-Am:** Ahmad Al Harthy, ORT by TF-Aston Martin (#25) 2.17,216 min; **Schnellste Rennrunden: LMH:** Kamui Kobayashi, Toyota GR010 (#7) 2.02,327 min; **LMP2:** Charles Milesi, Alpine-Oreca (#36) 2.06,732 min; **GTE:** Alessio Rovera, Richard-Mille-Ferrari 488 (#83) 2.14,829 min

| | Klasse | Nr. | Fahrer | Team/Fahrzeug | Distanz/Rückstand |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | LMH | #7 | Conway/López/Kobayashi | GR-Toyota/GR010 Hybrid | 6:00.24,798 h |
| 2. | LMH | #8 | Buemi/Hartley/Hirakawa | GR-Toyota/GR010 Hybrid | +11,637 s |
| 3. | LMH | #51 | Calado/Giovinazzi/Pier Guidi | AF Corse/Ferrari 499P | +1.09,439 min |
| 4. | LMH | #5 | Cameron/Christensen/Makowiecki | Penske Motorsport/Porsche 963 | +1.12,264 min |
| 5. | LMH | #2 | Bamber/Lynn/Westbrook | Cadillac Racing-V-Series.R | +1 Runde |
| 6. | LMH | #38 | Da Costa/Stevens/Ye | Hertz Team Jota/Porsche 963 | +1 Runde |
| 7. | LMP2 | #41 | Andrade/Kubica/Delétraz | Team WRT/Oreca 07 | +2 Runden |
| 8. | LMP2 | #23 | Blomqvist/Jarvis/Pierson | United Autosports/Oreca 07 | +2 Runden |
| 9. | LMP2 | #34 | Smiechowski/Scherer/Costa | Inter Europol/Oreca 07 | +2 Runden |
| 10. | LMP2 | #9 | Ugran/Viscaal/Caldarelli | Prema Racing/Oreca 07 | +2 Runden |
| 11. | LMP2 | #22 | Albuquerque/Hanson/Lubin | United Autosports/Oreca 07 | +2 Runden |
| 12. | LMP2 | #31 | Gelael/Habsburg/Frijns | Team WRT/Oreca 07 | +2 Runden |
| 13. | LMH | #708 | Dumas/Mailleux/Pla | Glickenhaus/LM 007 | +2 Runden |
| 14. | LMH | #93 | Jensen/Di Resta/Vergne | Peugeot/Sport 9X8 | +2 Runden |
| 15. | LMP2 | #36 | Canal/Milesi/Vaxivière | Alpine Elf/Oreca 07 | +2 Runden |
| 16. | LMP2 | #35 | Caldwell/Negrão/Rojas | Alpine Elf-Oreca 07 | +2 Runden |
| 17. | LMH | #94 | Duval/Menezes/Müller | Peugeot/Sport 9X8 | +2 Runden |
| 18. | LMP2 | #28 | Heinemeier-Hansson/Rasmussen/Fittipaldi | Jota Racing/Oreca 07 | +3 Runden |
| 19. | LMP2 | #63 | Bortolotti/Kvyat/Pin | Prema Racing/Oreca 07 | +4 Runden |
| 20. | GTE-Am | #83 | Pérez Companc/Rovera/Wadoux | Richard Mille Racing/Ferrari 488 GTE | +8 Runden |
| 21. | GTE-Am | #33 | Keating/Varrone/Catsburg | Corvette Racing/Corvette C8.R | +8 Runden |
| 22. | GTE-Am | #25 | Al Harthy/Dinan/Eastwood | ORT by TF Racing/Aston Martin | +8 Runden |
| 23. | GTE-Am | #88 | Hardwick/Robichon/Tincknell | Proton Competition/Porsche 911 RSR | +9 Runden |
| 24. | GTE-Am | #85 | Bovy/Gatting/Frey | Iron Dames/Porsche 911 RSR-19 | +9 Runden |
| 25. | GTE-Am | #21 | Alessi/Mann/De Pauw | AF Corse/Ferrari 488 GTE | +9 Runden |

## WM-STÄNDE

### FAHRER HYPERCAR

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Brendon Hartley | 71 Punkte |
| 1. | Ryo Hirakawa | 71 |
| 1. | Sébastien Buemi | 71 |
| 2. | José María López | 66 |
| 2. | Mike Conway | 66 |
| 2. | Kamui Kobayashi | 66 |

### MARKEN HYPERCAR

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Toyota | 90 Punkte |
| 2. | Ferrari | 57 |
| 3. | Porsche | 42 |

### FAHRER LMP2

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Frederick Lubin | 66 Punkte |
| 1. | Philip Hanson | 66 |
| 2. | Rui Andrade | 58 |
| 2. | Robert Kubica | 58 |
| 2. | Louis Delétraz | 58 |
| 3. | Filipe Albuquerque | 48 |

### FAHRER GTE-AM

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Ben Keating | 82 Punkte |
| 1. | Nicky Catsburg | 82 |
| 1. | Nicolas Varrone | 82 |
| 2. | Alessio Rovera | 43 |
| 2. | Lilou Wadoux | 43 |
| 2. | Luís Pérez Companc | 43 |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

**Sportwagen-WM (WEC): Die Balance of Performance (BOP) in der Topklasse**

# Neue BOP vor Le Mans?

Der WM-Lauf in Belgien war die Generalprobe der Topklasse für Le Mans. Toyota holte den dritten Sieg, prinzipiell sind die Hypercars von Toyota und Ferrari schneller als die LMDh von Porsche und Cadillac. Die LMDh-Hersteller setzen auf eine BOP-Anpassung vor Le Mans, Toyota behauptet, eine BOP nach Spa sei nicht zulässig.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

WEC

**Die Plattform-BOP soll die WEC-Hypercars und die IMSA-LMDh angleichen**

Am Mittwochabend vor dem WM-Rennen bekamen die Hersteller die Information, dass es keine Anpassung der Plattform-BOP zwischen LMH (WEC) und LMDh (IMSA) geben würde. Letzte Woche Montag konnte bei einem Meeting keine Einigung zu dem Thema erzielt werden. Der Vorschlag, das LMH-Gewicht um 25 Kilo zu erhöhen, wurde abgeschmettert. In Spa bestätigte sich die Grundtendenz aus den WM-Läufen in Sebring und Portimão: Porsche verlor im Mittel der 20 Prozent der schnellsten Rennrunde etwa eine Sekunde auf Toyota und Ferrari, der schnellste LMDh-Cadillac etwa eine halbe Sekunde.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass Toyota seinen Vorsprung in der zweiten Rennhälfte nur noch verwaltete. Einzig Ferrari musste noch Gas geben, um Porsche den dritten Platz abspenstig zu machen. Für Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach steht es außer Frage, dass es nach Spa eine Anpassung geben muss, die Frage sei nur, wie groß sie ausfalle.

Doch dazu muss man erst mal festhalten, wie groß der Rückstand ist, und wie man ihn kompensiert. Im Porsche-Lager glaubt man, dass die Lücke bei über einer Sekunde liegt, bei Cadillac redet man nur über mehrere Zehntel. Porsche hat eine Neuverteilung beim Basisgewicht von 25 Kilo zugunsten der LMDh-Marken sowie 15 kW (20 PS) mehr Leistung für Porsche und Cadillac ins Spiel gebracht. Offenbar haben sich Porsche und Cadillac dazu auch abgestimmt.

Allerdings ist offen, wie es nun weitergeht. Toyota sagt, eine Änderung der Plattform-BOP sei nur alle zwei Rennen erlaubt und hätte vor Spa erfolgen müssen, außerdem sei im BOP-Regelwerk keine Ausnahmeregelung (Black-Ball-Regel) vorgesehen, sprich: Der Zug sei für Le Mans abgefahren.

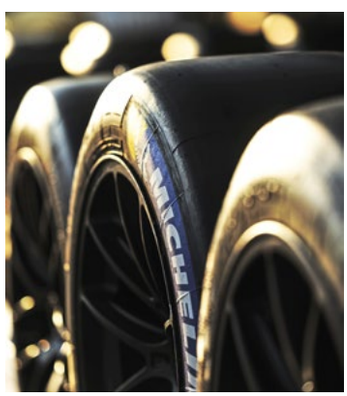
Angeblich stand aber in der BOP-Mitteilung der Regelhüter an die LMH-/LMDh-Hersteller der Satz: „Weitere Entscheidungen folgen nach Spa." Ob eine BOP-Anpassung die Kräfteverhältnisse für Le Mans wirklich verändern kann, ist jedoch fraglich: Toyota hat alle WM-Rennen dominiert und seinen Vorteil verwaltet, Ferrari ist zweite Kraft – der Rest hinkt deutlich hinterher. ■

**Sportwagen-WM (WEC): Reifenwärmer-Verbot in der Kritik**

# Heizdecken-Debatte in Spa

Beim dritten WM-Rennen in Spa gab es zahlreiche Unfälle in allen Rennklassen, die auf das Verbot der Heizdecken zurückzuführen sind. Fahrer, Teams und Hersteller äußerten sich kritisch und erwarten Probleme beim 24h-Rennen in Le Mans. Werden die Heizdecken für das WM-Highlight erlaubt?

Von: **A. Cotton; M. Schurig**



MOTORSPORT IMAGES

**Die FIA beschloss Ende 2022 ein Verbot der Heizdecken in der WEC**

Unfälle gehören zum Motorsport, doch die hohe Anzahl an Abflügen auf kalten Reifen in Spa bereitete Teams, Herstellern und Fahrern Sorgen. Nur zwei Beispiele: In der Hypercar-Klasse sorgten die Abflüge von Toyota-Pilot Brendon Hartley (Qualifying) und Ferrari-Pilot Antonio Fuoco (Rennen) für Aufsehen, in der GT-Klasse gab es allein in den Einführungsrunden zum Rennen sechs Dreher.

Die FIA hatte für 2023 ein Heizdeckenverbot beschlossen, woraufhin die neuen Hypercar-Reifen entsprechend angepasst wurden. Doch die Unfälle in Spa belegen, dass kalte Temperaturen ein Problem sind. Noch krasser ist die Lage in der GT-Klasse: Ausgerechnet die Amateurfahrer müssen mit Vorjahresreifen fahren, die für den Einsatz von Reifenwärmern konzipiert wurden.

Fahrer, Teams und Hersteller forderten ACO und FIA auf, das Thema neu zu bewerten und Änderungen vorzunehmen – auch für das 24h-Rennen in Le Mans Mitte Juni, wo es je nach Wetterlage in der Nacht ziemlich frisch werden kann. Auch in Fuji kann es zu tiefen Temperaturen kommen. Im Hintergrund hat es offenbar sogar eine Revolte der GT-Teams gegeben, die eine Petition an die FIA einreichen wollten. Michelin zeigte in einem Meeting mit den GT-Teams zunächst Verständnis, ein offizielles Statement gab es aber wider Erwarten nicht.

Das Heizdecken-Verbot wurde vor allem aus Nachhaltigkeitsgründen beschlossen, doch die Unfälle rücken das Thema Sicherheit in den Vordergrund – und dafür ist die FIA zuständig. Das Heizdeckenverbot war jedoch offenbar alles andere als ein Alleingang der FIA, vielmehr drängten einige Hersteller auf ein schnelles Verbot.

So verwundert es nicht, dass nur Ferrari-Sportchef Antonello Coletta in die Offensive ging: „Ich denke, alle im Fahrerlager inklusive der Piloten sind sich einig, dass das Verbot von Reifenwärmern zu einer gefährlichen Situation geführt hat. Wir stehen vor dem wichtigsten Rennen der Saison, auch in Le Mans können uns in der Nacht kalte Temperaturen erwischen." Die FIA hat in Spa zugesagt, das Problem zeitnah prüfen zu wollen. Wie die Sache mit Blick auf Le Mans ausgeht, ist aber offen (siehe auch Editorial Seite 3). ■



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM: Technik- und Zuverlässigkeitsprobleme bei Porsche

# Porsche kämpft mit Problemen

Porsche verpasste in Spa zwar einen Podestplatz nur knapp, doch die Bestandsaufnahme muss kritisch ausfallen: Eine Reihe von ungelösten technischen Problemen am 963-LMDh bereitet ebenso Kopfzerbrechen wie die Zuverlässigkeit und die Performance.

Von: **Marcus Schurig**

Der WM-Lauf in Spa war für Porsche enttäuschend: Ein Auto fiel mit Elektronik-Blackout aus, das zweite Auto verlor in der Schlussrunde den dritten Platz, nachdem Ferrari in den letzten zehn Runden 30 (!) Sekunden auf den Porsche 963 von Frédéric Makowiecki aufgeholt hatte und in der letzten Runde vorbeizog. Die Porsche-Piloten kämpfen weiter mit massiven Problemen bei der Bremsbalance, die das Penske-Team seit dem Debüt des 963 beschäftigen. Die Bremskraftverteilung über das Brake-by-Wire-System ist bei Einsatz der Rekuperation offenbar nicht verlässlich, was zu instabilem Bremsverhalten und häufigem Überbremsen an der Vorderachse führt. Ein weiterer Kritikpunkt ist die Lenkung, die den Fahrern offenbar nicht das nötige Feedback vermittelt.

PORSCHE

**Im Finish verlor Porsche in Spa noch den Podestplatz an Ferrari**

Auch beim Reifenverschleiß gibt es Nachholbedarf, der Drop bei den Doppelstints ist deutlich größer als beim LMDh-Konkurrent Cadillac. Die Amerikaner lagen zwar bei zwei von drei WM-Rennen hinter Porsche, liegen aber bei der Speed-Analyse immer vor den Schwaben. Dazu sorgen Vibrationen vom V8-Motor mit 180-Grad-Kurbelwelle für Kopfzerbrechen, in Spa gab es obendrein Vibrationen aus dem Fahrwerksbereich in der Blanchimont-Kurve. Last but not least bereitet auch die Zuverlässigkeit Sorgen, wie der Ausfall des Porsche mit der Nummer 6 im Rennen belegt oder der MGU-Schaden im zweiten Training. Obendrauf kommt noch der Umstand, dass die LMH aus der WEC insgesamt deutlich schneller sind als die LMDh-Wagen – doch hier ist die BOP in der Pflicht, nicht Porsche. ■

## SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

### JOTA: STARKES LMDh-DEBÜT

Das Jota-Team von Sam Hignett setzte in Spa zum ersten Mal einen Kundensport-963 ein, den man erst in der Vorwoche bei Porsche übernommen hatte. „Es war zeitlich alles sehr eng, aber es hat geklappt, womit sichergestellt ist, dass wir auch in Le Mans mit dem LMDh-Porsche antreten dürfen“, so Sam Hignett. Das britische Team wollte sich beim Debüt eigentlich nur auf Prozesse und Abläufe konzentrieren, das Resultat war dann Respekt einflößend: Die Jota-Piloten António Félix da Costa, Will Stevens und Yifei Ye belegten im Rennen einen tollen sechsten Platz – nur eine Minute hinter dem bestplatzierten Cadillac und nur zwei Minuten hinter dem Porsche-Penske-Werksteam. „Von so einem Resultat hätten wir niemals zu träumen gewagt“, freute sich Hignett nach dem Rennen.

### ZURÜCK: MACAU GT3 WELTCUP

Am Rande des 6h-Rennens der WEC in Spa wurde bekannt, dass der Macau-GP nach drei Jahren Corona-Pause sein Comeback feiern wird. Nach aktueller Planung wird das Rennprogramm auf zwei Wochenenden gesplittet: Am 11./12. November fahren die regionalen asiatischen Rennserien, das zweite Wochenende am 17./18. November ist dann für die internationalen Rennen reserviert. Die neue TCR-Weltserie kehrt ebenso nach Macau zurück wie die Formel 3, die Superbikes und der GT3-Weltcup. Die Verträge zwischen Promoter und FIA werden in den nächsten Wochen unterschrieben.

### PORSCHE: LE-MANS-LIVERY

Beim WEC-Lauf in Spa präsentierte Porsche das Design der 963-Werksrennwagen aus der Hypercar-Topklasse. Die Farbgebung der drei Werkswagen greift legendäre Porsche-Lackierungen aus der Geschichte auf, wobei die rot-gelben Streifen an die siegreichen Porsche RS Spyder von Penske Motorsport erinnern sollen. Mit dem speziellen Design feiert Porsche sein 75-jähriges Sportwagenjubiläum ebenso wie den 100. Geburtstag des 24h-Rennens in Le Mans.

PORSCHE

### LÜCKE BEI DEN BOP-REGELN?

Am Rande der Diskussionen um die BOP in der neuen gemeinsamen Hypercar-Topklasse (siehe linke Seite) machten Experten auf ein Versäumnis der Regelgeber aufmerksam: Das BOP-Regelwerk lässt die Gewichte der Fahrer ebenso außen vor wie das Gewicht der Kraftstoffmenge, die sich bei jedem Hersteller unterscheidet. Bei den Fahrergewichten und der Kraftstoffmenge kann ein Delta von bis zu 40 Kilo entstehen, was laut FIA-Rechnung acht Zehntelsekunden entspricht. Wie es zu dem Lapsus kam, ist ungeklärt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# „Wenn ich fahre, will ich gewinnen“

Obwohl er in Portugal nicht am Start ist, testete Sébastien Ogier vergangene Woche auf Schotter. Der achtmalige Weltmeister über die Gründe, die Umstellung auf andere Herausforderungen und seine weitere Saisonplanung.

Von: **Reiner Kuhn**

ROESELER

**Am vergangenen Donnerstag saßen Sie wieder im Yaris Rally1. Warum?**
Allem voran, weil wir aufgrund der geringen Testtage nur sehr wenige Fenster haben und nun sieben Schotterrallyes folgen. Zudem ist es die einzige Möglichkeit für mich, vor Sardinien im Auto zu sitzen.

**Wie läuft so eine Testsession bei Toyota ab?**
Jeder Fahrer hat einen Tag, die Reihenfolge wechselt. Diesmal machte Elfyn (Evans) den Anfang, dann folgte Kalle (Rovanperä), ich und am Freitag Taka (Takamoto Katsuta). Ist man später dran, hat man beim Setup schon eine genauere Richtung. Allerdings sind die Teststrecken und oft auch Wetter und Bedingungen andere. Hinzu kommt: Sollte zuvor einer Probleme oder einen Unfall haben, kommt man womöglich weniger oder gar nicht zum Fahren.

**Vier Tage zuvor waren Sie noch bei der Rallye Kroatien aktiv. Wie schnell gelingt die Umstellung?**
Nach einem, spätestens dem zweiten Run ist man am Limit. Auch wenn wir auf Sardinien getestet haben, fand ich meine Strecke nicht so gut. Sie war ziemlich langsam mit vielen engen Ecken und Haarnadelkurven. Ich denke, die anderen hatten flüssigere Pisten, die besser für Portugal passen. Jede Rallye ist anders. Man beginnt mit einem Basis-Setup und geht dann in die Detailarbeit. Ich habe hier 170 oder 180 Testkilometer auf gröberen und etwas langsameren Pisten absolviert. Die Schotterpisten in Estland oder Finnland sind dagegen eine andere Welt. Aber genau das ist der Reiz am Rallyesport.

„Unsere Saisonplanung steht. Würde ich damit gegen Saisonende noch eine Chance haben, um den Titel zu kämpfen, wäre ich mehr als glücklich.“

Sébastien Ogier

**Sie starten zum 14. Mal auf Sardinien, genauso oft wie in Spanien. Dabei haben Sie die Rallye früher gar nicht so gemocht?**
Sardinien zählt in Sachen Startposition und Straßenkehren zu den schwierigsten Rallyes. Wenn man als WM-Führender zuerst auf die Piste muss, entwickelt man da eine gewisse Hassliebe. Mit der Zeit hat sich das aber gelegt, zumal man mit einer guten Reifenstrategie hier einen echten Unterschied machen kann.

**Da Thierry Neuville als WM-Fünfter nur elf WM-Punkte hinter Ihnen liegt, winkt Ihnen nach Portugal eine optimale Startposition. In Monte Carlo und Mexiko haben Sie schon öfter gewonnen als Sébastien Loeb. Auf Sardinien könnten Sie ihn ebenfalls überflügeln. Wie wichtig sind Ihnen solche Rekorde?**
Natürlich ist es schön, in einer Siegerstatistik ganz oben zu stehen. Wer würde sich nicht darüber freuen? Am Ende geht es aber nur ums Gewinnen.

**In Kroatien war Ihr möglicher Sieg nach einem Felgenbruch früh Geschichte. Wie schätzen Sie Ihre Chancen ein, trotz eines Teilzeitprogramms Weltmeister zu werden?**
*(lacht)* Die Idee, dass ich mit sieben oder acht Starts den WM-Titel holen könnte, kommt von den Medien. Das fing ja schon nach unserem Monte-Sieg an und wurde nach unserem Mexiko-Erfolg weiter gepusht. Um ehrlich zu sein: So sehr ich die Vorstellung auch mag, an unserer Saisonplanung hat sich nichts geändert. Wenn ich fahre, will ich gewinnen. Aber klar ist auch: Würde ich gegen Saisonende noch eine Chance haben, um den Titel zu kämpfen, wäre ich mehr als glücklich. Das ist aber eher unrealistisch, und damit habe ich auch kein Problem. Hätte ich eines, würde ich anders planen. Ich habe schon vor längerer Zeit gesagt, dass ein weiterer WM-Titel nicht mein Hauptziel ist, und gehe dementsprechend entspannt mit der Situation um.

TOYOTA

„Etwas zu langsam und kurvig.“ Ogier über seine Teststrecke auf Sardinien

## Sébastien Ogier

**Geburtstag:** 17. Dezember 1983
**Geburtsort:** Gap (F)
**Herkunftsland:** Frankreich

**WM-KARRIERE**
2006: erste Rallye
2008: erster von 176 WM-Läufen, Junioren-Weltmeister
2010: erster von 57 WM-Siegen
2013–2016: Champion (VW)
2017–2018: Champion (M-Sport)
2019: WM-Dritter (Citroën)
2020/21: Champion (Toyota)
2022: WM-6. (6 Starts)
2023: WM-2. (bisher 3 Starts)

**Wo sind Sie nach der Rallye Italien mit von der Partie?**
Wir haben einen Fahrplan. Es ist aber Sache der Teamleitung, die einzelnen Starts bekannt zu geben, zumal sich immer mal etwas ändern kann. Es ist aber kein Geheimnis, dass ich bei der neuen Rallye Zentraleuropa gerne dabei wäre. Zum einen mag ich neue Herausforderungen, zum anderen sind es von meinem Wohnort München nach Passau keine zwei Stunden. Es wäre nach der Monte ein zweites Heimspiel. ■



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Loeb: Auto hinüber, Beifahrer im Hospital

W2RC

Rally-Raid-WM I Mexiko

# Frühes Ende im Gelände

Spektakel beim dritten Lauf zur Rally-Raid-WM: Als WM-Leader Sébastien Loeb in Führung liegend crasht, schnappt sich Weltmeister Nasser Al-Attiyah nicht nur den Sieg, sondern auch die WM-Führung.

Von: **Reiner Kuhn**

Da es in der Rally-Raid-WM nicht nur für die Endplatzierung WM-Punkte gibt, sondern auch für Etappensiege, wird auch bei der Sonora-Rallye vom ersten Meter an kräftig Gas gegeben – allen voran von den Dauer-Duellanten Nasser Al-Attiyah (Toyota) und Sébastien Loeb (BRX). Der Katari siegte bei der Dakar, kegelte sich aber in Abu Dhabi in Führung liegend aus dem Rennen und reiste mit 16 Punkten Rückstand zum ersten von zwei Überseeläufen in Amerika.

Vom Start weg wurde Gas gegeben, als gäbe es kein Morgen. Die erste Tagesetappe und fünf Extrazähler ging an den Katari, am zweiten Tag war der Elsässer Schnellster und musste am folgenden Morgen zuerst auf die Bahn. Doch nach nur zwölf Kilometern verschätzte sich der Rekordweltmeister. In einer langen Linkskurve ging dem Franzosen die Piste aus, und sein Prodrive Hunter landete im Graben. Schlimmer: Copilot Fabian Lurquin zog sich eine Rippen- und eine Schulterfraktion zu, ein Restart war unmöglich.

Damit war der Weg für Weltmeister Al-Attiyah frei. Mit 6.22 Minuten Vorsprung siegte er vor seinem Toyota-Markenkollegen und Abu-Dhabi-Sieger Yazeed Al-Rajhi, der erneut auf die Navigationskünste des Brandenburgers Timo Gottschalk setzte. Riesenfreude beim Argentinier Sebastián Halpern, der im Mini JWC erstmals das Podium enterte und seinen X-raid-Teamkollegen Denis Krotov auf Rang 4 verwies.

Mit 136 WM-Zählern hat Al-Attiyah nach drei der insgesamt fünf WM-Läufe die Tabellenführung vor seinem Markenkollegen Al-Rajhi (106 Punkte) übernommen, der ebenfalls an Loeb (101 Punkte) vorbeiziehen konnte. Halpern folgt 27 WM-Zähler dahinter als Best of the Rest. Ende August geht es mit der Rallye Desafío Ruta 40 in Argentinien weiter. Das Finale steigt einmal mehr im Oktober in Marokko. ■

**WRC2**

# Meeke zurück mit Sieg

Kris Meeke übernahm bei Hyundai Portugal den Platz des tödlich verunglückten Craig Breen und feierte im Vorfeld der Rallye Portugal den ersten Sieg.

Kris Meeke, zwischen 2016 und 2018 bei Citroën Teamkollege von Craig Breen, wurde gebeten, bei Hyundai Portugal den Platz des bei Testfahrten im Vorfeld der Rallye Kroatien tödlich verunglückten Iren einzunehmen.

Ein kurzer Tests genügte dem 43-jährigen Briten, bevor er im ungewohnten i20 Rally2 beim dritten Meisterschaftslauf groß aufgeigte und einen souveränen Start-Ziel-Sieg vor den WRC2-Fahrern Marco Bulacia (Skoda) und Alejandro Cachón (Citroën) sowie Landesmeister Armindo Araújo (Skoda) feierte.

In zehn Tagen kommt es beim portugiesischen WM-Lauf in der voll besetzten WRC2 zum Gipfeltreffen mit Andreas Mikkelsen, Teemu Suninen, Gus Greensmith, Oliver Solberg, Adrien Fourmaux und Co. ■ RK

AT WORLD

**Entrosten nicht nötig: Kris Meeke im Hyundai Rally2**

**ADAC Opel Electric Rally Cup**

# Elektrisierender Auftakt

Über ein Dutzend der 140 Teams, die beim zweiten DRM-Lauf in Sulingen zum Start zugelassen sind, strömen im vollelektrischen Marken-Cup von Opel mit.

Aufschwung im ADAC Opel Electric Rally Cup. 13 Teams aus sieben Nationen haben zum Auftakt in der dritten Saison der vollelektrischen Markenserien im Rahmen des mit insgesamt 140 Teilnehmern voll besetzten zweiten DRM-Laufs in Sulingen (5./6. Mai) genannt.

Hinter fünf deutschen Paarungen stellt Frankreich mit vier Teams, darunter zwei Pilotinnen, die im Rahmen der FFSA Academy vom französischen Automobilsport-Verband gefördert werden, die zweitgrößte Riege. Als Favoriten gelten die Cup-erfahrenen Calle Carlberg (S), Max Reiter (D) und Jari van Hoof (NL).

Insgesamt stehen acht Rallyes in vier Ländern auf dem Programm. Das Finale steigt im Oktober im Rahmen der neuen WM-Rallye Zentraleuropa. ■ RK

FFSA

**Der französische Verband schickt zwei Damen-Teams nach Sulingen**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Janis Baumanis hielt die Nordmänner hinter sich

# Traumstart für Baumanis

Die Rallycross-Europameisterschaft (ERX) startete wie im vergangenen Jahr im Kessel der roten Erde von Ungarn. Die Euro RX1 (Supercars) und Euro RX3 (Super 1600) gingen ihren Saisonauftakt an.

Von: **Sven Kopf**

Hinsichtlich des Regelwerks gilt Altbewährtes: Die kaum nachvollziehbaren Neuerungen aus der vergangenen Saison, insbesondere das schwer verständliche Konstrukt der „Progression“, sind damit wieder zu den Akten gelegt. Nun gibt es wieder vier Vorläufe als Qualifikation, aus der sich die besten zwölf für die beiden Semifinals qualifizieren und die Plätze 1 bis 3 ein paar Bonuspunkte erhalten. Die Halbfinals starten wieder mit sechs statt fünf Fahrzeugen, die ersten drei steigen ins Finale auf. Dort gibt es dann 20 Zähler für den Sieger, und so erhält wieder derjenige die meisten Punkte, der am Ende des Tages auch tatsächlich das Rennen gewonnen hat.

## Europameister unzufrieden

Vorjahressieger Anton Marklund (Ford Fiesta) legte am Samstag im ersten Heat vor und markierte die Bestzeit. Dennoch schien er unzufrieden, ließ sich sogar zu dem Statement hinreißen, er habe das schlechteste Auto, was er jemals gefahren sei. Es war also der Wurm drin beim dreifachen und amtierenden Europameister, und die angestrebte Titelverteidigung rückte spätestens im dritten Qualifikationslauf in weite Ferne, als er nach einem Duell mit Lokalmatador Tamas Karai (Audi S1) in einen heftigen Startcrash verwickelt wurde, der ihm zwei Nullrunden in den verbleibenden Qualifikationsläufen bescherte. Trotzdem ergatterte er mit Rang 12 in der Quali noch den allerletzten Startplatz für ein Semifinale, und das Auto wurde auch rechtzeitig wieder fertig, um wenigstens noch ein kleines Wörtchen mitreden zu können.

Marklund lieferte eine fulminante Aufholjagd, mit Rang 3 im Halbfinale reichte es sogar fürs Finale, wenn auch freilich nur für die letzte Startreihe, und dort kämpfte er sich noch auf Position 2 hoch. Ein mehr als versöhnlicher Abschluss für ein Rennwochenende, das eigentlich schon früh abgeschrieben war.

Einzig Routinier Janis Baumanis im Peugeot 208 blieb für Marklund unerreichbar. Trotz leichter Nackenprobleme holte der Lette beim Saisonauftakt den Sieg. Baumanis war gut aufgelegt und kam mit seinem Arbeitsgerät ausgezeichnet zurecht. Verantwortlich dafür zeichnete sicherlich auch eine ausgiebige Testeinheit mit unzähligen Übungsrunden, die er zuvor auf dem Estering in Buxtehude wahrgenommen hatte. Baumanis erreichte zwar die Idealpunktzahl, konnte aber nur eine einzige Bestzeit einfahren. Ein Blick auf die vier Qualifikationsläufe machte klar, dass es in dieser Saison äußerst spannend zugehen könnte. Ein Dominator war nicht wirklich auszumachen, denn vier verschiedene Fahrer erzielten Bestzeiten. Neben Baumanis und Marklund überraschte der Youngster Patrick O’Donovan (Peugeot 208) mit einer schnellsten Zeit im vierten Quali-Rennen, und der Deutsche René Münnich (Seat Ibiza) ging aus dem zweiten Qualifikationslauf als Schnellster hervor.

## Knapp vorbei

Nach Ausfall im ersten Heat legte der Deutsche am Sonntag auch noch eine zweitschnellste Zeit nach, nur knapp verpasste er mit Rang 4 in seinem Semifinale am Ende das abschließende Rennen der schnellsten sechs. Dennoch für eine Piste, die ihm nach eigener Aussage eigentlich nicht besonders liegt, ein gutes Resultat. Auch seine Partnerin Mandie August verpasste die Punkteränge nur knapp.

Die früheren WM-Piloten Enzo Ide und Andreas Bakkerud (beide Audi S1) sind hoch gehandelte Titelkandidaten, die im Finale lediglich die Podiumsplätze verpasst haben. Zieht man zwei Lokalmatadoren ab, die in Nyirad an den Start gegangen waren, dürften die restlichen Top Ten der Qualifikation samt und sonders um den diesjährigen Titel kämpfen können. ■

Mit Klasse und Routine: Baumanis

Finale knapp verpasst: Münnich

## ERX UNGARN

| | |
|---|---|
| 1. | Janis Baumanis (LAT), Peugeot 208 |
| 2. | Anton Marklund (S), Ford Fiesta Mk7 |
| 3. | Patrick O’Donovan (IRL), Peugeot 208 |
| 4. | Enzo Ide (B), Audi S1 |
| 5. | Máté Benyó (HUN), Peugeot 208 |
| 6. | Andreas Bakkerud (N), Audi S1 |

## PUNKTESTAND

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Janis Baumanis | 23 Punkte |
| 2. | Anton Marklund | 16 |
| 3. | Enzo Ide | 14 |
| 4. | Patrick O’Donovan | 13 |
| 5. | Máté Benyó | 12 |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

**Deutsche Rallycross Meisterschaft, Lauf 1 und 2, Estering Buxtehude, 29./30. April**

# DRX auf neuem Level

Die Deutsche Rallycross Meisterschaft (DRX) startete mit einer Doppelveranstaltung auf dem Estering in ihre neue Saison. Neben Seriensponsor TYPE S gibt es neuerdings auch einen Promoter.

Von: **Sven Kopf**

KOPF

**Der Däne Magnus Dall war in Buxtehude nicht zu halten**

Für den ACN Buxtehude waren es die Rennen 151 und 152, für den Promoter die ersten beiden. Jahrzehntelange Erfahrung und neue Initialzündungen – das versprach einen guten Start. Auch das Teilnehmerfeld ließ wenig Wünsche offen: Fast 70 Fahrerinnen und Fahrer aus sechs Nationen wollten den Saisonstart feiern, darunter auffallend viele junge und vor allem talentierte Damen.

Überhaupt fiel der Anteil an Neueinsteigern selbst bei den Supercars groß aus. Alle waren hochmotiviert, hatten frische Autos aufgebaut und zeigten durchaus fahrerisches Können. Bestes Beispiel war Mark Klebs, dem in seinem zweiten Rallycross-Rennen am Sonntag schon der Sprung auf Platz 2 gelang, nachdem er mit seinem Audi A3 im wilden Drift den Estering in Staub gehüllt hatte.

Der Autocrosser lieferte eine tolle Show ab und bleibt der DRX hoffentlich erhalten. Gegen den EM-erfahrenen Magnus Dall (Renault Clio) war jedoch kein Kraut gewachsen, der Däne holte sich am Wochenende den Doppelsieg bei den Supercars, die in dieser Saison als DRX1 bezeichnet werden.

## Neue Namen, alte Struktur

Dass der Saisonstart dennoch etwas holprig ausfiel, lag auch am neuen Regelwerk. Neuerdings gibt es in der DRX drei Level, dahinter verbergen sich allerdings nach wie vor insgesamt acht Klassen. Die gute Nachricht ist, dass sich nun auch Rallycrosser mit Fahrzeugen bis und unter 2000 Kubik für die Deutsche Meisterschaft (Level 1) einschreiben konnten. Bisher war ihnen nur eine Teilnahme an der DMSB-Rallycross-Meisterschaft (Level 2) möglich. Für die Wettstreiter mit seriennahen Fahrzeugen gibt es den Rallycross-Pokal (Level 3) als Trophäe.

Statt die Anzahl der Klassen zu reduzieren, was womöglich zu mehr Übersicht geführt hätte, müssen alle noch das neue Punktesystem büffeln. Zahlreiche Disqualifikationen, sowohl aufgrund von Zweikämpfen als auch nach der abschließenden technischen Kontrolle, sorgten zudem bei den Betroffenen für einigen Unmut.

So tranken die Erfolgreichen aus guter Laune, die anderen, um zu vergessen und zur Abkühlung der Gemüter. Um das Morgen musste sich niemand sorgen: Am Montag bot sich der 1. Mai als Rekonvaleszenztag an. ■

KOPF

**Interview mit Estering-Berater Andreas Steffen**

# „Volle Konzentration auf den WM-Lauf“

Dem ACN Buxtehude fehlt seit Jahresbeginn ein erster Vorsitzender. Für die Rückkehr des Esterings in die Rallycross-Weltmeisterschaft wurden einige erfahrene Ehrenmitglieder zur Unterstützung des Organisationsteams aktiviert. Beinahe inkognito spazierten Rolf Lützow und Andreas Steffen am Wochenende über den Ring. Die beiden früheren Club-Vorsitzenden haben noch die Ära erlebt, als die Rallycross-EM das höchste Prädikat darstellte, und sie prägten die Frühzeit der WM, als noch Mattias Ekström, Sébastien Loeb und Ken Block an der Este starteten.

Von: **Sven Kopf**

**Ist das die Rückkehr aus dem Ruhestand?**
Ich werde definitiv kein Amt oder wieder den ersten Vorsitz übernehmen. Beruflich und familiär habe ich mich inzwischen einfach anders aufgestellt.

**Also überhaupt keine Verantwortung?**
Ich organisiere in diesem Jahr gemeinsam mit dem aktuellen Vorstand und meinen ehemaligen Mitstreitern Rolf Lützow und Kai Hoffmann den deutschen Lauf zur Weltmeisterschaft auf dem Estering vom 19. bis zum 20. August 2023. Die Veranstaltung soll ein voller Erfolg werden und den Estering auch für kommende WM-Läufe empfehlen. Darauf arbeiten wir gemeinsam mit aller Kraft hin. Hier bei der DRX bin ich heute nur als Zuschauer, treffe ein paar Leute und führe Gespräche.

**Gibt es Kontakt zum neuen WRX-Promoter? Beim letzten WM-Lauf am Estering war ja noch die Sportagentur IMG am Ruder …**
Selbstverständlich arbeite ich auch mit dem WRX-Promoter eng zusammen. Rolf Lützow, Kai Hoffmann und ich haben ein gutes Netzwerk und die Erfahrung aus Verhandlungen mit dem früheren WRX-Promoter und auch der FIA.

**Wie sieht der Auftrag des Trios, bestehend aus dem ehemaligen Vorstand Steffen und Lützow sowie dem früheren Schatzmeister, im Detail aus?**
Wir werden dem ACN beratend zur Seite stehen. Wir kennen die Fallstricke und Details, die in den Verträgen stecken könnten und wollen die besten Bedingungen für den Club und den Estering herausholen.

**Starten nach dem WM-Lauf im August dann sofort die Vorbereitungen für das Jahr 2024?**
Wie gesagt, wir legen den Fokus zunächst zu hundert Prozent auf den diesjährigen WM-Lauf. Das hat absolute Priorität und erfordert unseren vollen Einsatz. Dass wir ein absolutes Top-Event auf die Beine stellen werden, ist für uns alle selbstverständlich. Was die Zukunft bringen wird, lässt sich zurzeit noch nicht sagen und wird erst in den Monaten nach der WM ein Thema sein. ■



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Zauberstart

Doppel-Pole, Doppelsieg und Doppelspitze in der Tabelle für Hyundai

HYUNDAI

Hyundai gelang der bestmögliche Start in die neue Ära der TCR World Tour. Norbert Michelisz (Hyundai) und Santiago Urrutia (Lynk & Co) ließen sich als erste Sieger eintragen.

Von: **Michael Bräutigam**

Schon Hermann Hesse dichtete: Jedem Anfang wohnt ein Zauber inne. Wie zauberhaft der Anfang der neuen TCR World Tour mit gerade einmal neun Autos war, darf jeder für sich selbst bewerten. Die Tour-Starter schlossen sich beim Auftakt in Portugal mit letztlich 13 Startern der TCR Europe zum gemeinsamen Saisonstart zusammen, sodass unterm Strich ein doch sehr ansehnliches Feld von 22 Fahrzeugen entstand.

Den Machern der World Tour rund um TCR-Boss Marcello Lotti sei aber eh weniger die Quantität als die Qualität wichtig. Zuallererst wolle man das auf den ersten Blick recht verwirrende Konzept und Format etablieren. Es sieht vor, dass die „Tour" immer zum Feld einer bestehenden TCR-Serie stößt. Zweitens will man von vornherein klarstellen, dass man aus den Fehlern der WTCR gelernt hat, um eine möglichst stabile Basis zu schaffen.

Das wurde unter anderem dadurch klar, dass die technischen Nachuntersuchungen so intensiv ausfielen wie wohl nie unter der FIA-Fuchtel. Schon nach dem Qualifying mussten Autos halb zerlegt werden. U.a. wurden unter den strengen Augen der WSC-Techniker freie Steckerplätze in den Motorsteuergeräten überprüft, hinter die Armaturenbretter geschaut sowie – nach den Rennen – sogar Abgasanlagen und Tanks auseinandergerupft.

## Intensive Technik-Checks

„Solche intensiven Untersuchungen kenne ich eigentlich nur, wenn nach einer Session viel Zeit ist", sagte BRC-Chefingenieur Davide Guerci. Dessen Hyundai-Werkstruppe hatte sich mit Pole-Mann Norbert Michelisz und WTCR-Meister Mikel Azcona die erste Startreihe gesichert. Weil aber zwischen Quali-Ende und

> „Uns fehlt einfach die Pace, vor allem auf Geraden. Danke ans ganze Team, das so hart gearbeitet hat."
>
> Santiago Urrutia, Lynk & Co

Vorstart zu Rennen 1 inklusive der tiefgreifenden Checks nur gute zwei Stunden lagen, wurde es selbst für eine durch Rallyes so schrauberfahrene Truppe wie BRC ziemlich knapp, als es darum ging, die Autos wieder zusammenzusetzen und das Setup fürs Rennen anzupassen.

„Ich komme nicht oft ins Schwitzen, wenn ich etwas zu meinen Autos gefragt werde, aber das war schon intensiv. Und das ist auch gut so", begrüßte Audis technischer TCR-Projektleiter Detlef Schmidt das harte Durchgreifen der Techniker.

Eine technische Neuerung, die die Homologation aller TCR-Autos weltweit betrifft, ist das Verbot von Rundenzeiten-Vorhersagen, also auch von Live-Delta-Zeiten im Dashboard. Dadurch soll das Zielzeitfahren verhindert werden, das vor allem in der WTCR praktiziert wurde, um aus der langsamstmöglichen Zeit die bestmögliche Position zu schlagen – und damit Kompensationsgewichte gering zu halten.

## Das Rätsel Lynk & Co

Nicht nur ein Teamchef gab unumwunden zu, das in der Vergangenheit durchaus intensiv genutzt zu haben. Die Vorreiter dieser Taktik waren seit ihrem Einstieg 2018 die Lynk & Co respektive ihr Quasi-Werksteam Cyan Racing. Das hatte der WTCR Mitte 2022 den Rücken gekehrt, ist jetzt aber zurück auf der Welt-Ebene. Und das mit einem imposanten Auftritt: Die Hospitality im Fahrerlager ist fast F1-tauglich, und man hatte ganze Heerscharen von meist chinesischen Gästen eingeladen. Die „Blauen" meinen es also bitterernst.

Mit Spannung wurde erwartet, wie der neue Lynk & Co eingestuft wird. Und zur Überraschung aller erhielt er sogar eine bessere BOP als das alte Modell.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Im Prinzip waren die Parameter zwar gleich, doch man durfte 20 kg leichter herumfahren als das in der TCR Europe von Viktor Andersson pilotierte alte Auto.

Da man in Schweden wohl kaum das Auto schlechter entwickelt hat, ist die wahre Leistungsfähigkeit der chinesischen Renner wieder einmal die große Unbekannte. Nicht wenige glauben, dass die alten Autos etwas hatten, was jetzt verboten wurde, deshalb die bessere Einstufung.

## TCR Europe: Audi obenauf

In Portimão war es jedenfalls so, dass man hinterherfuhr und auf die Tränendrüse drückte. Dass inklusive des Testtags am Donnerstag über vier Tage keiner der Cyan-Werksfahrer alle Sektoren zusammenbrachte, ist sehr ungewöhnlich. Und Santiago Urrutia fuhr ausgerechnet im zweiten Rennen am Sonntag die schnellste Runde des Wochenendes – schneller als im Qualifying.

„Uns fehlt aber einfach die Pace, vor allem auf Geraden. Ich hatte so viel Druck von hinten. Danke ans ganze Team, das so hart gearbeitet hat", diktierte der Uruguayer mit wenig Überzeugungskraft ins Mikrofon. Er war nach Kollision in der Startphase der einzige Ausfall am Samstag und konnte nach dem Sieg am Sonntag wieder jubeln.

Bleibt man aber bei den harten Fakten, sprich: den Ergebnissen, dann sind Hyundai und Audi derzeit noch einen Schritt voraus. Michelisz und Azcona brachten am Samstag die Doppel-Pole über die Renndistanz. Am Sonntag kämpfte Azcona sich im Reversed Grid von P9 auf P4 vor. Beides klare Indikatoren, dass man wieder ein Titel-Paket hat. Audi ließ mit Frédéric Vervisch die schnellste Rundenzeit des Wochenendes notieren, im entscheidenden zweiten Quali-Segment gelang aber weder dem Belgier noch Rob Huff die ideale Runde. So ist man auch in der Tabelle aktuell zweite Kraft.

In der TCR Europe geht der Titel aber nur über Audi. Hier setzte sich am Samstag John Filippi vor den Teamkollegen Kobe Pauwels und Tom Coronel durch. Am Sonntag gewann Coronel. ■

GEELY GROUP MOTORSPORT

**Blaue Wundertüte: Der neue Lynk & Co holte am Sonntag einen Doppelsieg**

TCR

**Völlig losgelöst: Tom Coronel nach dem TCR-Europe-Laufsieg am Sonntag**

## NACHRICHTEN

### ITALIEN: EINZEL-EVENT

Lange hielt die Meinung vor, dass die World Tour zur TCR Italy in Vallelunga stoße. Nun aber hat man klargestellt: Im Juni gibt es nur ein „TCR Italian Festival", bei dem die World Tour der Haupt-Act ist. Grund ist, dass die Italien-Serie Hankook-Reifen benutzt, die World Tour aber Kumho-Pneus. Um trotzdem ein großes Feld zusammenzubekommen, will man vor allem unter den Teilnehmern der TCR Europe und TCR Italy möglichst viele Gaststarter anwerben.

### TREFFEN DER F1-FAHRER

Pedro Lamy ist in diesem Jahr offizieller Berater der Rennleitung, wenn es um Zwischenfälle in der TCR World Tour geht. Mit seiner Erfahrung soll er helfen, dass trotz der wechselnden Ausrichter eine einheitliche Linie beibehalten wird. Er war aber nicht der einzige ehemalige F1-Pilot im Fahrerlager. Auch Jarno Trulli und Hideki Noda wurden gesichtet, wie sie ihrem Nachwuchs in der im Rahmenprogramm fahrenden Euroformula Open unter die Arme griffen.

### WELTFINALE ERST 2024

Das große TCR-Weltfinale 2023 wird erst im kommenden Jahr ausgetragen, vermutlich Ende Januar oder Anfang Februar auf einer noch zu benennenden Strecke. Da das Finale der World Tour erst am 19. November in Macau stattfindet, bleibt im laufenden Jahr nämlich nicht mehr genügend Zeit, bis alle Teams ihre Autos zurückhaben.

## PORTIMÃO (P), 1. RENNEN

**1. von 18 Läufen, 12 Runden à 4,653 km (22 gestartet, 21 gewertet)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse | Hyundai | 22.38,708 min |
| 2. | Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse | Hyundai | + 0,705 s |
| 3. | Rob Huff (GB), Team Comtoyou | Audi | + 1,710 s |
| 4. | Frédéric Vervisch (B), Team Comtoyou | Audi | + 4,458 s |
| 5. | Néstor Girolami (RA), ALM Motorsport | Honda | + 4,859 s |
| 6. | Qinghua Ma (RC), Cyan Racing | Lynk & Co | + 13,168 s |
| 7. | Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing | Lynk & Co | + 14,512 s |
| 8. | Thed Björk (S), Cyan Racing | Lynk & Co | + 17,796 s |
| 9. | John Filippi (F)*, Comtoyou Racing | Audi | + 22,769 s |
| 10. | Kobe Pauwels (B)*, Comtoyou Racing | Audi | + 24,079 s |

**Schnellste Runde: 1.52,319 min (Azcona)** * = TCR Europe

## PORTIMÃO (P), 2. RENNEN

**2. von 18 Läufen, 14 Runden à 4,653 km (22 gestartet, 19 gewertet)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Santiago Urrutia (ROU), Cyan Racing | Lynk & Co | 31.35,873 min |
| 2. | Thed Björk (S), Cyan Racing | Lynk & Co | + 0,461 s |
| 3. | Frédéric Vervisch (B), Team Comtoyou | Audi | + 1,046 s |
| 4. | Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse | Hyundai | + 1,435 s |
| 5. | Tom Coronel (NL)*, Comtoyou Racing | Audi | + 4,045 s |
| 6. | Rob Huff (GB), Team Comtoyou | Audi | + 4,333 s |
| 7. | Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing | Lynk & Co | + 4,567 s |
| 8. | Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse | Hyundai | + 5,612 s |
| 9. | John Filippi (F)*, Comtoyou Racing | Audi | + 7,441 s |
| 10. | Qinghua Ma (RC), Cyan Racing | Lynk & Co | + 11,564 s |

**Schnellste Runde: 1.52,509 min (Azcona)** * = TCR Europe

## STAND TCR WORLD TOUR

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Michelisz (Hyundai) | 57 Punkte |
| 2. | Azcona (Hyundai) | 55 |
| 3. | Vervisch (Audi) | 48 |
| 4. | Huff (Audi) | 46 |
| 5. | Björk (Lynk & Co) | 37 |
| 6. | Urrutia (Lynk & Co) | 30 |
| 7. | Ehrlacher (Lynk & Co) | 28 |
| 8. | Ma (Lynk & Co) | 26 |
| 9. | Coronel (Audi) | 24 |
| 10. | Girolami (Honda) | 22 |

## STAND TCR EUROPE

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Filippi (Audi) | 80 Punkte |
| 2. | Coronel (Audi) | 80 |
| 3. | Smith (Audi) | 45 |
| 4. | Pauwels (Audi) | 42 |
| 5. | R. Fernandez (Audi) | 41 |
| 6. | Bargwanna (Peugeot) | 40 |
| 7. | Davidovski (Audi) | 37 |
| 8. | Baldan (Hyundai) | 33 |
| 9. | Borkovic (Hyundai) | 30 |
| 10. | F. Fernandez (Audi) | 30 |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

**Supercars Perth**

# Erebus schafft Historisches

Drei actionreiche Rennen brachte die Reise der Supercars an die australische Westküste mit sich – und drei verschiedene Sieger.

Von: **Michael Bräutigam**

SUPERCARS

**Der erste Erebus-Doppelsieg: Im zweiten der drei Perth-Rennen gewann Will Brown (r.) vor Brodie Kostecki**

Zwar gab es diesmal nicht erneut einen Premierensieger, doch zwei der drei erfolgreichen Piloten sind bislang nicht gerade als Seriensieger bekannt gewesen. Im Samstagsrennen führten zunächst die Holden-Fahrer Brodie Kostecki (Erebus) und Shane van Gisbergen (Triple Eight) ihre Fehde aus Melbourne fort. Mehrfach wechselte zwischen beiden die Führungsposition, doch Van Gisbergen nutzte einen Overcut, um sich mit frischerem Gummi zum Rennende durchzusetzen.

Weil das nicht ganz kontaktfrei ablief, legte Erebus Protest ein – doch am Sonntagmorgen wurde entschieden, dass die Reihenfolge bestehen bleibt.

Van Gisbergen verwachste dafür beide Sonntags-Qualis, womit er die Läufe zwei und drei in Perth vom 9. bzw. 21. Startplatz aufnehmen musste. Die Aufholjagden des Überholkünstlers und Reifenflüsterers brachten ihn noch auf die Plätze 5 und 12.

Die großen Feierlichkeiten aber standen am Sonntag beim Erebus-Team an. Will Brown hatte sich die Pole-Position fürs achte Saisonrennen gesichert und münzte diese in seinen überhaupt erst zweiten Karrieresieg um. Teamkollege Kostecki fuhr auf P2 und machte damit den allerersten Doppelsieg des auch bisher nicht erfolglosen Teams von Betty Klimenko perfekt.

Den perfekten Tag vermieste lediglich Broc Feeney. Der zweite Triple-Eight-Pilot startete das abschließende Rennen auf dem ehemals als „Barbagallo Raceway“ bekannten Kurs aus der Pole-Position, behielt die Spitze und holte sich am Ende souverän den zweiten Saisonerfolg. Brown und Kostecki folgten auf den weiteren Podestplätzen.

Kostecki ist damit in den ersten neun Saisonrennen acht Mal aufs Podium gefahren und führt weiterhin die Tabelle an. Mittlerweile hat er 784 Zähler gesammelt und bereits 100 Punkte Vorsprung vor den Verfolgern. ■

**TCR Eastern Europe**

# Erster Renault-Saisonerfolg

Gleich sieben deutschsprachige Fahrer waren beim zweiten Saisonevent am Hungaroring am Start. Die Siege gingen an Milan Vukovic (Renault) und René Kircher (Honda).

Von: **Michael Bräutigam**

TCR EASTERN EUROPE/PETR FRYBA

**Die Sieger in Ungarn: Samstag jubelte Milan Vukovic, Sonntag René Kircher**

Drei Deutsche, zwei Österreicher und zwei Schweizer machen die TCR Eastern Europe in diesem Jahr zu jener TCR-Serie mit der größten deutschsprachigen Beteiligung. Und mit ihren 20 Startern zeigte sich wie schon beim Auftakt in Oschersleben, wie hart umkämpft die Serie 2023 ist.

Im Qualifying belegten zunächst drei Janík-Hyundai, angeführt von Mat'o Homola, die Spitzenplätze. Doch Homola blieb am Start zum ersten Rennen fast stehen und fiel zurück. Einer der Schweizer, Milan Vukovic, Sohn von Teamchef und Fahrzeug-Konstrukteur Milenko, nutzte das Chaos in Kurve eins aus und setzte sich gleich auf den zweiten Platz. Später schnappte er sich noch René Kircher im von Engstler unterstützten Mertel-Honda und holte sich so bei seinem erst dritten TCR-Rennen den Sieg.

Während Davit Kajaia im zweiten Mertel-Honda das Podest komplettierte, verlor Milenko Vukovic noch P4 – erst gab es eine Zwei-Sekunden-Strafe (Track Limits), dann eine Disqualifikation (zu wenig Bodenfreiheit).

Dadurch rückte Sebastian Steibel (Aditis-Audi) auf P7 auf, was ihm nach Auslosung des Reversed Grids die Pole-Position fürs Sonntagsrennen bescherte. Da kam er gleich in der ersten Runde schwer unter die Räder des hart attackierenden Kajaia. Aus dem Kuddelmuddel ging zunächst Adam Kout (Janík-Hyundai) als Führender hervor, der letztlich vor Kajaia und Kircher als Erster ins Ziel fuhr. Weil es nachträglich aber Zeitstrafen für das Verlassen der Strecke hagelte, ging der Sieg an Kircher vor Kajaia und Homola. Letzterer bleibt auch Tabellenführer. ■



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ADAC Tourenwagen Junior Cup

# Heimvorteil Arndt

Mit einem Sieg und einem dritten Platz holte sich Leon Arndt beim Auftakt-Heimrennen in Hockenheim gleich die Tabellenführung – trotz Strafe.

Von: **Michael Bräutigam**

TOURENWAGEN JUNIOR CUP

**Rudelbildung: Die jungen Wilden des Junior Cups beim Saisonauftakt**

Nach dem in einem dramatischen Saisonfinale 2022 knapp verpassten Titel hat Leon Arndt in diesem Jahr die Augen umso mehr auf die Meisterschaft gerichtet. Und beim Saisonauftakt auf seiner Heimstrecke zeigte der Hockenheimer vom Team Dörr Motorsport nicht nur Speed, sondern auch die nötige Übersicht.

Im ersten Lauf hielt er sich am Start aus allen Scharmützeln raus und setzte sich gleich ab. Der von der Pole gestartete Linus Hahne (H&R Juniorteam) verhedderte sich im Anfangsgetümmel ein wenig, kam jedoch wieder an den Leader ran, als er sich einmal freigeschwommen hatte.

Er übernahm sogar die Führung, doch Arndt blieb dran, zog mit Windschatten in der letzten Runde wieder vorbei und sicherte sich den ersten Saisonerfolg.

Tags darauf machte Arndt mit einer Last-Minute-Pole gleich dort weiter, wo er am Samstag aufgehört hatte. Doch nach einem Frühstart musste er zur Durchfahrtsstrafe antreten. So übernahm Rookie Mattis Pluschkell (Georg Motorsport) die Führung und fuhr souverän zum Sieg.

Dahinter kollidierten kurz vor Schluss Mike Müller (Topcar Sport) und Hahne im Kampf um P2. Beide beschädigten sich das Auto, wodurch Tim Melzer (Drive Solutions) auf P2 kam. Hahne fiel mit verbogener Aufhängung zurück, Müller wurde bestraft – und so kam Arndt nach einer starken Aufholjagd noch auf Platz 3. ■

## NACHRICHTEN

### TCR GERMANY: NO SHOW

Bei der in die STT eingegliederten TCR Germany (siehe letzte Ausgabe) fanden sich beim Auftakt in Hockenheim keine Fahrzeuge ein. Zwar starteten drei TCR-Autos, jedoch nicht in der nach TCR-Regularien ausgetragenen Division.

### TCR SÜDAMERIKA

Beim ersten Langstreckenrennen in Termas de Ro Hondo ging der Sieg an das Cupra-Duo Jorge Barrio/Raphael Reis. Ignacio Montenegro (Honda) bleibt Tabellenführer. Er fuhr mit Fahrpartner Lucas Colombo Russell auf Platz 7.

### STCC: GÖTEBORG AB 2024

Die STCC absolviert dieses Jahr bereits ein Stadtrennen in Helsingborg. Ab 2024 kommt für mindestens drei Jahre ein weiterer Stadtkurs dazu: Die rein elektrische Serie wird dann auch in der Volvo-Heimatstadt Göteborg fahren.

NASCAR

# Truex beendet die Sieglos-Serie

Nach 54 sieglosen Punkte-Rennen ist Martin Truex Jr. wieder obenauf. Der Toyota-Pilot setzte sich auf der Monster Mile gegen starke Chevy-Fahrer durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Am Sonntag vereitelte zunächst Regen sämtliche Rennaktivitäten. Auch eine Vorverschiebung des Rennens um eine Stunde reichte nicht aus, um dem Niederschlag zu entkommen. So startete der elfte Cup-Saisonlauf also erst am Montag.

Den ging Kyle Busch von der Pole-Position an, wobei er den Platz an der Spitze bis zur Competition Caution behielt – dann aber fuhr er zu schnell in die Boxengasse und musste eine Durchfahrtsstrafe absolvieren. Damit war eine der Chevy-Speerspitzen schon raus.

Die nächste übernahm sogleich, denn William Byron setzte sich im Hendrick-Camaro im Kampf um den ersten Stage-Sieg durch. Das zweite Segment ging dann an Ross Chastain im Trackhouse-Chevy. Der hatte sich vorher schon wieder unbeliebt gemacht, weil er einen Nachzügler abschoss, der dann mit Kyle Larson kollidierte.

## Auch Ryan Truex siegreich

In der finalen Stage drehte Truex auf und fuhr plötzlich um die Spitze mit. Da konnte auch Chastain nichts mehr machen. Byron hatte zum Ende ebenfalls an Speed verloren und musste sich noch hinter Ryan Blaney im Penske-Ford einreihen. Für Truex war der erste Sieg seit Herbst 2021 eine Riesenerleichterung. Anders als 2022 steht er damit auch in den Playoffs.

Martin war übrigens nicht der einzige Truex, der sich auf dem Beton-Oval von Dover erlöste. Am Samstag fuhr bereits sein fast zwölf Jahre jüngerer Bruder Ryan Truex in die Victory Lane. Er bestimmte das Rennen der zweiten Liga, gewann beide Stages und sicherte sich am Ende seinen ersten Xfinity-Sieg überhaupt. ■

NASCAR

**Erlösender Truex-Jubel nach anderthalb Jahren und 54 Rennen ohne Sieg**

## NASCAR CUP SERIES

**Dover/Delaware (USA)**
11. von 36 Meisterschaftsläufen

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Martin Truex Jr. (USA) | Toyota |
| 2. | Ross Chastain (USA) | Chevrolet |
| 3. | Ryan Blaney (USA) | Ford |
| 4. | William Byron (USA) | Chevrolet |
| 5. | Denny Hamlin (USA) | Toyota |
| 6. | Christopher Bell (USA) | Toyota |
| 7. | Tyler Reddick (USA) | Toyota |
| 6. | Brad Keselowski (USA) | Ford |
| 9. | Chris Buescher (USA) | Ford |
| 10. | Josh Berry (USA) | Chevrolet |

**Gesamtwertung**
nach 11 von 36 Rennen

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Chastain (Chevrolet) | 370 Punkte |
| 2. | Bell (Toyota) | 367 |
| 3. | Harvick (Ford) | 332 |
| 4. | Truex Jr. (Toyota) | 330 |
| 5. | Blaney (Ford) | 326 |
| 6. | Reddick (Toyota) | 319 |
| 7. | Hamlin (Toyota) | 317 |
| 8. | Busch (Chevrolet) | 306 |
| 9. | Keselowski (Ford) | 303 |
| 10. | Larson (Chevrolet) | 300 |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Orange gegen Rot

Die KTMs forderten Weltmeister Ducati in Jerez gewaltig heraus. Francesco Bagnaia gewann nur ganz knapp vor Brad Binder, und der verzichtete nur wegen der Stewards auf eine allerletzte Attacke.

Von: **Imre Paulovits**

Ducati-Teamchef Davide Tardozzi flippte in der Ducati-Box völlig aus und riss alle mit. Einige Boxen weiter hatte KTM-Renndirektor Pit Beirer ein breites Grinsen im Gesicht und umarmte sich mit seinem alten Kumpel Heinz Kinigadner und allen Teammitgliedern. Eine Schlacht war geschlagen, die ganz knapp endete, und bei der zwei große europäische Motorradwerke die Grenzen des Machbaren wieder ein Stück weiter verschoben haben. Es bedurfte eines wahren Weltmeisters, um als Sieger daraus hervorzugehen.

Dabei hatte das Wochenende gar nicht so gut für die favorisierten Roten begonnen. Während KTM-Edel-Testfahrer Dani Pedrosa bei seinem Wildcard-Einsatz im ersten Training gleich die Bestzeit markiert hatte, lag Weltmeister Bagnaia, der hier im Vorjahr gewann, sechs Zehntel und acht Plätze weiter zurück. Es kam aber noch schlimmer: Am Ende des Tages hatte Bagnaia nur die 13. Gesamtzeit und musste durch die Q1, während alle drei KTMs in der Q2 waren. Dann schaffte der Weltmeister den Sprung in die letzte Qualifikationsrunde und durfte aus der zweiten Startreihe starten. Aleix Espargaró fuhr mit der Aprilia die Pole-Position heraus, die beiden KTM-Piloten Jack Miller und Brad Binder standen auf den Plätzen 2 und 4.

## Tragödie für Japan

Kein einziges japanisches Motorrad war unter den ersten zehn der Startaufstellung. Yamaha-Star Fabio Quartararo, der hier vor einem Jahr noch WM-Leader war, musste als 16. aus der sechsten Reihe starten. Austin-Sieger Álex Rins war gar nur 18., Honda-Werkspilot Joan Mir 19. und Iker Lecuona, der Marc Márquez vertrat, 23. und Letzter. So finster stand das Land der aufgehenden Sonne in der MotoGP-Ära noch nie da. „Das Schlimmste ist, dass ich die Pace für das Rennen hätte, um ganz vorne mitzufahren. Von dieser Startposition habe ich aber nicht die geringste Chance“, klagte Fabio Quartararo.

> „Ich hätte im Rennen die Pace, um ganz vorne mitzufahren. Aber von dieser Startposition habe ich nicht die geringste Chance.“
>
> Fabio Quartararo

Das Sprintrennen brachte die nächste KTM-Keule. Jack Miller und Brad Binder ließen Pole-Position-Mann Aleix Espargaró beim Start so stehen, dass dieser vor lauter Fassungslosigkeit gleich noch ein paar Plätze einbüßte. Doch dann krachte es gleich in Turn 2, und Morbidelli, Álex Márquez, WM-Leader Marco Bezzecchi und Augusto Fernández kamen zu Fall. Es war unmöglich, während einer Runde aufzuräumen, und das Rennen wurde abgebrochen. Beim Restart flogen die beiden KTMs wieder an die Spitze, und was Brad Binder und Jack Miller miteinander aufführten, hat bislang noch niemand gesehen. Sie bremsten sich vor der Dani-Pedrosa-Kurve mit Drifts aus, die selbst im Supermoto nur selten zu sehen sind. „Die KTM lässt sich unglaublich gut im Drift kontrollieren“, grinste Miller. „Das konnte ich mit der Ducati nicht. Es gibt uns für solche Zweikämpfe noch ein zusätzliches Tool.“ Binder konnte sich schließlich durchsetzen, er zog vorn davon, Bagnaia konnte sich zum Schluss noch Miller schnappen.

Am Sonntag verlief der Start wieder nicht anders. Miller und



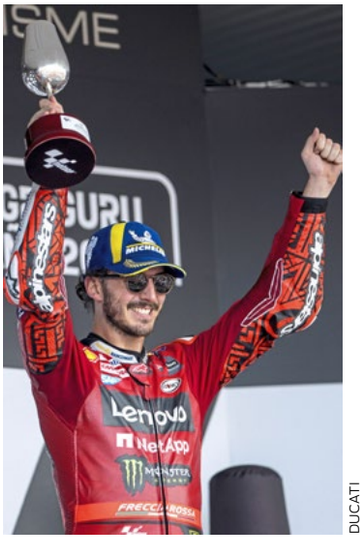
User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Auf Biegen und Brechen: Brad Binder (#33) gab alles, aber Bagnaia (#1) hatte zum Schluss mehr Reifen übrig

MOTOGP

HOFMANN

Tückische Kurve 2: Quartararo (#20) kippt um und bringt Oliveira zu Fall



DUCATI

Bagnaia: Hart erkämpfter Sieg

POLARITY PHOTO

Spektakulär: Die beiden KTMs von Binder (#33) und Miller (#43) mit Bremsdrift vor Turn 6 an der Spitze

Binder katapultierten sich an die Spitze, in Turn 2 krachte es wieder. Fabio Quartararo kam gut aus Turn 1 heraus, doch dann wurde vor ihm Marco Bezzecchi leicht nach außen getragen, Miguel Oliveira kam von außen nach innen, die Lücke zog sich zu, Quartararo berührte innen Bezzecchi und knallte außen gegen Miguel Oliveira, wobei der bemitleidenswerte Portugiese zum zweiten Mal in dieser Saison abgeschossen wurde und sich dabei verletzte. Er kugelte sich die linke Schulter aus und konnte zum Restart nicht antreten. Quartararo bekam eine Long-Lap-Penalty. „Der Platz vor mir zog sich zu, was hätte ich denn machen können“, wunderte sich der Franzose.

## Rammen und Strafen

Auch beim Restart flogen die beiden KTMs an die Spitze, und ihr Zweikampf setzte sich fort. Der Drift von Binder vor Turn 6 nahm immer beängstigendere Winkel an. „Es ist nicht so, dass ich es provoziere, aber es blieb mir manchmal keine andere Wahl, um den Scheitelpunkt noch zu kriegen“, grinste er hinterher. Der Südafrikaner konnte sich vorne absetzen. Bagnaia ging an Miller vorbei, berührte ihn dabei aber, und die Stewards forderten ihn auf, sich einen Platz zurückfallen zu lassen. Binder war so um fast eine Sekunde enteilt, doch Bagnaia schaffte es, ihn in der vorletzten Runde ein- und dann zu überholen. In den letzten schnellen Kurven war die Ducati im Vorteil, doch in der letzten Runde blieb Binder dran. Das Manöver in der Zielkurve blieb aber aus. „Ich wusste, dass es, wenn ich ihn berühre und er stürzt, mit einem Platz zurückfallen nicht getan ist“, gab Binder zu. „Ich war zu weit weg, um es risikofrei zu tun, also habe ich es bleiben lassen.“

Hätte er es ohne Stewards getan? –„Klar doch!“ Oldschool Racing, wie die legendären Aktionen von Doohan, Rossi, Lorenzo und Márquez in der Zielkurve, die uns einst so begeistert haben, waren wohl mal. Willkommen in der Neuzeit! Wenn auch mit neuen Nervenkitzeln. ■

## DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA

**WIE HABEN SIE ES GESCHAFFT, SCHLIESSLICH GANZ OBEN ZU STEHEN?**

Der Start in dieses Wochenende war sehr schwierig. Letztes Jahr hatte ich hier in Jerez ein sehr gutes Gefühl, diesmal hatte ich ein Problem mit meiner Front und konnte in vielen Kurven nicht so schnell fahren wie damals. Deshalb muss ich mich sehr bei meinem Team bedanken, dass sie so lange an dem Motorrad gearbeitet haben, bis ich wieder um den Sieg kämpfen konnte. Wir konnten schließlich die Reifen sehr gut einteilen, so war dieses Rennen, was die Konstanz und die Überholmanöver angeht, eines meiner besten.

**WAS SAGEN SIE ZU IHRER STRAFE?**

Ich will nicht zu viel dazu sagen, nur so viel, dass ich sie akzeptiere, wir in Zukunft aber Konstanz brauchen. Ich habe die Strafe angenommen, auch wenn ich mein Manöver nicht als riskant empfand, wenn man es mit anderen Berührungen, die wir dieses Jahr gesehen haben, vergleicht. Da will ich in Zukunft Gleichheit.

**WIE KONNTEN SIE IN DER 19. RUNDE NOCH DIE SCHNELLSTE RUNDE FAHREN?**

Nachdem ich Jack Miller überholen konnte, brauchte ich zwei Runden, bis sich der Vorderreifen abgekühlt hatte und ich das Gefühl für die Front hatte. Da habe ich Jagd auf Brad Binder gemacht und mich selbst gewundert, wie schnell ich fahren konnte. Ich denke, ich habe die Reifen in der ersten Rennhälfte gut gemanagt.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Bradl in die Punkte

Nachdem er in Austin Marc Márquez im Honda-Werksteam vertreten hatte, startete Stefan Bradl in Jerez mit einer Wildcard mit dem HRC-Testteam. Als 14. holte er sich seine ersten beiden Punkte der Saison.

Von: **Imre Paulovits**

HRC

**Stefan Bradl in den Farben des Honda-Testteams: Wacker gekämpft**

Stefan Bradl fuhr in Jerez einen Prototyp der Honda RC213V mit einem neuen Fahrwerk und einigen neuen Aerodynamikteilen, die am Montag weiter getestet wurden, und die dort auch Ex-Weltmeister Joan Mir kurz probieren konnte. So galt sein Einsatz diesmal auch der dringend nötigen Entwicklung bei Honda. Dass er aber ganz und gar nicht im Test- sondern im Renn-Modus unterwegs ist, zeigte sich bald. Im ersten Training war Bradl schneller als Ex-Weltmeister Fabio Quartararo und nur fünf Tausendstelsekunden langsamer als dessen Vorgänger Joan Mir. Im zweiten war er gar schneller als der Honda-Werkspilot Mir, den er auch im Qualifying abhängte. Im Sprintrennen wurde er als 15. zweitbester Honda-Pilot, nur zwei Plätze hinter Austin-Sieger Álex Rins, und am Sonntag wurde er als 14. erneut zweitbester der fünf Honda-Piloten. „Wir hatten ein wirklich gutes Wochenende, und ich denke, wir haben viel gelernt und eine Menge Daten gesammelt“, freute sich Bradl. „Unser Ziel als Testteam war es, unseren Job zu machen und unseren Plan einzuhalten, und genau das haben wir getan. So konnte ich den HRC-Ingenieuren eine Menge Feedback geben. Wir haben keine Fehler gemacht, es gab keine Stürze, und am Ende gab es ein paar Punkte als Belohnung.“

Jonas Folger konnte bei seinem zweiten Einsatz als Ersatz für den verletzten Pol Espargaró diesmal zwar keine Punkte einfahren, doch er kam von den Zeiten her deutlich näher an die Spitze heran als in Austin. „Im Rennen hatte ich zuerst überhaupt keinen Grip und war frustriert“, gab Folger zu. „Aber nach dem Abbruch hat das Team schnell noch das Mapping geändert, und es wurde tatsächlich besser. Bei der Hitze war es nicht leicht, eine gute Pace zu fahren, aber ich konnte mich wieder weiter an das Motorrad gewöhnen. So wurde ich schließlich happy mit meinem Wochenende.“ ■

## KOMMENTAR

**DIE MOTOGP IST IN EINE** gefährliche Spirale geraten. Dass sich bei der technischen Entwicklung der Aerodynamik und der Fahrhöhenverstellung die Vorderreifen gefährlich aufheizen und das Überholen immer schwieriger wird, macht den Start immer wichtiger, es ist heute fast nicht mehr möglich, aus dem Mittelfeld nach vorn zu fahren. So riskieren die Fahrer nach dem Start mehr, und dies nach dem neuen Format mit Sprintrennen am Samstag gleich zweimal an einem Wochenende. Es gab in Jerez zwei Rennabbrüche, und es hagelte Strafen. Die Saison hat mit vielen Verletzten begonnen, durch die Strafen will man mehr Sicherheit schaffen. Doch die Fahrer werden gerade ihres Killerinstinkts beraubt, für den sie bezahlt werden, und Aktionen, für die die Zuschauer in Scharen kommen, werden verboten. Die MotoGP wurde durch hautenge Zweikämpfe im Zeitraffertempo zur besten Motorsport-Serie der Welt. Nun droht sie alles, was in den letzten 30 Jahren erarbeitet wurde, zu verlieren.

**Imre Paulovits, Leiter Motorradsport**

## AUS DEM FAHRERLAGER

### ANDALUSISCHE FIESTA

Dieses Jahr war Jerez wieder ganz so, wie man es in Erinnerung hatte. Die Zuschauer konnten wieder ganz ohne Einschränkungen kommen, sie konnten auch länger planen, und so waren die Stadt und die Umgebung der Strecke wieder von Fans belagert, die die Gegend in eine dreitägige Party verwandelten. Man begegnete bei dem tollen Wetter überall Motorradfahrern, für die die Händler und Cafés auch in der Stadt eigene Programme veranstalteten. Und für die, die sich das Gedränge an der Strecke nicht antun wollten, gab es in der Motorradmeile Public Viewing. Auf der Autobahn zur Strecke hinaus bildete sich am Sonntagmorgen bereits ab sechs Uhr ein Stau. Die Fahrerparade, die sich bei den bisherigen drei Grands Prix eher als schleppende Einführung in den Rennsonntag gestaltete, machte Jerez zu einem Tollhaus. Man wusste immer genau, wo sich der Anhänger mit den MotoGP-Stars an der Strecke gerade befand, denn von dort kam ein gewaltiges Getöse von den Rängen, das noch von den Bergen widerhallte.

### MÁRQUEZ TOTAL

Für Marc Márquez waren viele gekommen, er konnte aber nicht fahren. Dabei hatte der achtfache Weltmeister für seine Fans extra eine Tribüne in Turn 1 einrichten lassen, wo sich mit eigenen Ständen und Toiletten rührend um sie gesorgt wurde. Doch auch wenn ihr Idol nicht da war: Die Fans hatten ein riesiges Banner angefertigt, mit dem sie ihm gute Besserung wünschten. Er bedankte sich und tauchte am Wochenende mehrmals bei ihnen auf.

MOTOGP

**We are 93: Die Tribüne der Marc-Márquez-Fans huldigte ihrem Idol**

### ROSSI DABEI

Valentino Rossi kam nach Jerez und sah nach seinen beiden MotoGP-Piloten, seinem Bruder Luca Marini und Marco Bezzecchi, sowie nach Francesco Bagnaia, Franco Morbidelli und den anderen Fahrern aus seiner VR46 Academy. Ein echtes Highlight war, wie der neunfache Weltmeister vor dem Start des MotoGP-Rennens seinem ehemaligen Rivalen Dani Pedrosa viel Glück wünschte.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# MOTOGP-ERGEBNISSE

**Jerez (E) – 30. April 2023** 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 106,152 km über 24 Runden à 4,423 km. 22 Fahrer gestartet, 17 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 28 Grad, Asphalt 33 Grad. Schnitt des Siegers: 161,3 km/h.

## RENNERGEBNIS

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Topspeed | Schnellste Rde. | Reifen v./h. | Punkte |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Francesco Bagnaia (I) | Ducati D16 GP23 | 24 | 39.29,085 min | 297,5 km/h | 1.37,989 min | M/M | 25 |
| 2. | Brad Binder (ZA) | KTM RC16 | 24 | +0,221 sec | 294,2 km/h | 1.38,211 min | M/M | 20 |
| 3. | Jack Miller (AUS) | KTM RC16 | 24 | +1,119 sec | 294,2 km/h | 1.38,037 min | M/M | 16 |
| 4. | Jorge Martín (E) | Ducati D16 GP23 | 24 | +1,942 sec | 295,8 km/h | 1.38,272 min | M/M | 13 |
| 5. | Aleix Espargaró (E) | Aprilia RS-GP | 24 | +4,760 sec | 294,2 km/h | 1.38,142 min | M/M | 11 |
| 6. | Luca Marini (I) | Ducati D16 GP22 | 24 | +6,329 sec | 294,2 km/h | 1.38,439 min | M/M | 10 |
| 7. | Dani Pedrosa (E) | KTM RC16 | 24 | +6,371 sec | 299,1 km/h | 1.38,241 min | M/M | 9 |
| 8. | Álex Márquez (E) | Ducati D16 GP22 | 24 | +14,952 sec | 295,0 km/h | 1.38,735 min | M/M | 8 |
| 9. | Takaaki Nakagami (J) | Honda RC 213 V | 24 | +15,692 sec | 291,8 km/h | 1.38,580 min | M/M | 7 |
| 10. | Fabio Quartararo (F) | Yamaha YZR-M1 | 24 | +15,846 sec | 294,2 km/h | 1.38,575 min | M/M | 6 |
| 11. | Franco Morbidelli (I) | Yamaha YZR-M1 | 24 | +17,209 sec | 294,2 km/h | 1.38,590 min | M/M | 5 |
| 12. | Fabio Di Giannantonio (I) | Ducati D16 GP22 | 24 | +17,911 sec | 292,6 km/h | 1.38,614 min | M/M | 4 |
| 13. | Augusto Fernández (E) | KTM RC16 | 24 | +19,010 sec | 291,1 km/h | 1.38,796 min | M/M | 3 |
| 14. | Stefan Bradl (D) | Honda RC 213 V | 24 | +27,294 sec | 289,5 km/h | 1.39,070 min | M/M | 2 |
| 15. | Raúl Fernández (E) | Aprilia RS-GP | 24 | +36,371 sec | 291,8 km/h | 1.38,884 min | M/M | 1 |
| 16. | Iker Lecuona (E) | Honda RC 213 V | 24 | +36,753 sec | 288,7 km/h | 1.39,408 min | M/M | - |
| 17. | Jonas Folger (D) | KTM RC16 | 24 | +47,146 sec | 289,5 km/h | 1.40,026 min | M/M | - |
| | **Nicht gewertet** | | | | | | | |
| | Maverick Viñales (E) | Aprilia RS-GP | 23 | +1 Runde | 294,2 km/h | 1.38,372 min | M/M | - |
| | Johann Zarco (F) | Ducati D16 GP23 | 16 | +8 Runden | 295,8 km/h | 1.38,260 min | M/M | - |
| | Marco Bezzecchi (I) | Ducati D16 GP22 | 16 | +8 Runden | 296,7 km/h | 1.38,400 min | M/M | - |
| | Álex Rins (E) | Honda RC 213 V | 2 | +22 Runden | 290,3 km/h | 1.41,230 min | M/M | - |
| | Joan Mir (E) | Honda RC 213 V | 1 | +23 Runden | 288,0 km/h | 1.48,333 min | M/M | - |

## QUALIFYING

| | Fahrer | Zeit |
|---|---|---|
| 1. | A. Espargaró | 1.37,216 min |
| 2. | Miller | 1.37,437 min |
| 3. | Martín | 1.37,458 min |
| 4. | Binder | 1.37,532 min |
| 5. | Bagnaia | 1.37,557 min |
| 6. | Pedrosa | 1.37,583 min |
| 7. | Oliveira | 1.37,596 min |
| 8. | Zarco | 1.37,616 min |
| 9. | Marini | 1.37,666 min |
| 10. | Viñales | 1.37,765 min |
| 11. | Nakagami | 1.37,876 min |
| 12. | A. Márquez | 1.37,920 min |
| 13. | Bezzecchi | 1.36,578 min |
| 14. | Morbidelli | 1.36,793 min |
| 15. | Di Giannantonio | 1.36,967 min |
| 16. | Quartararo | 1.37,072 min |
| 17. | R. Fernández | 1.37,164 min |
| 18. | Rins | 1.37,256 min |
| 19. | Bradl | 1.37,297 min |
| 20. | Mir | 1.37,346 min |
| 21. | A. Fernández | 1.37,753 min |
| 22. | Folger | 1.38,492 min |
| 23. | Lecuona | 1.38,582 min |

## SPRINTRENNEN

| | Fahrer | Zeit/Rückstand |
|---|---|---|
| 1. | Binder | 18.07,055 min |
| 2. | Bagnaia | +0,428 sec |
| 3. | Miller | +0,680 sec |
| 4. | Martín | +0,853 sec |
| 5. | Oliveira | +1,638 sec |
| 6. | Pedrosa | +1,738 sec |
| 7. | Viñales | +3,248 sec |
| 8. | Zarco | +3,380 sec |
| 9. | Bezzecchi | +5,711 sec |
| 10. | Marini | +7,015 sec |
| 11. | Di Giannantonio | +7,174 sec |
| 12. | Quartararo | +7,467 sec |
| 13. | Rins | +9,867 sec |
| 14. | R. Fernández | +11,550 sec |
| 15. | Bradl | +15,455 sec |
| 16. | Morbidelli | +15,849 sec |
| 17. | A. Fernández | +15,969 sec |
| 18. | Lecuona | +25,356 sec |
| 19. | Folger | +25,530 sec |
| | **Nicht gewertet** | |
| | Mir | +4 Runden |
| | A. Espargaró | +6 Runden |
| | A. Márquez | +8 Runden |
| | Nakagami | +8 Runden |

**Schnellste Runde:** Pedrosa, 1.37,927 min

## WM-STAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Bagnaia | 87 |
| 2. | Bezzecchi | 65 |
| 3. | Binder | 62 |
| 4. | Miller | 49 |
| 5. | Viñales | 48 |
| 6. | Marini | 48 |
| 7. | Martín | 48 |
| 8. | Rins | 47 |
| 9. | Zarco | 46 |
| 22. | Folger | 4 |
| 24. | Bradl | 2 |

## WM-STAND MARKEN

| | Marke | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Ducati | 137 |
| 2. | KTM | 81 |
| 3. | Aprilia | 67 |
| 4. | Honda | 61 |
| 5. | Yamaha | 49 |

## WM-STAND TEAMS

| | Team | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Mooney VR46 Racing Team | 113 |
| 2. | Red Bull KTM Factory Racing | 111 |
| 3. | Pramac Racing | 94 |
| 4. | Ducati Lenovo Team | 92 |
| 5. | Aprilia Racing | 77 |
| 6. | Monster Energy Yamaha MotoGP | 74 |
| 7. | LCR Honda | 61 |
| 8. | Gresini Racing MotoGP | 58 |
| 9. | Cryptodata RNF MotoGP Team | 24 |
| 10. | GasGas Factory Racing Tech3 | 21 |

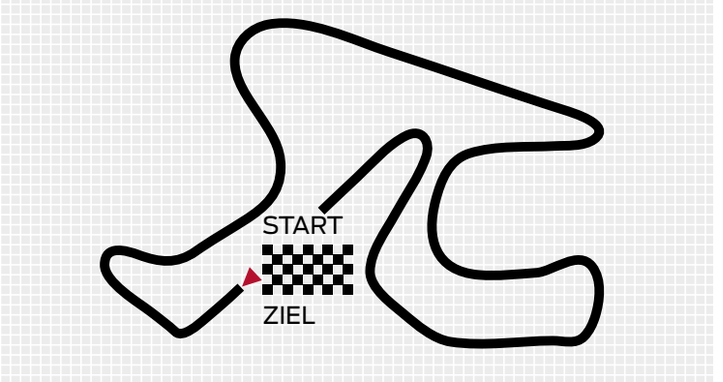
„Es ist verrückt. Nach Austin war ich noch Neunter in der WM-Tabelle, jetzt bin ich WM-Dritter. Die MotoGP ist dieses Jahr unberechenbar."

Brad Binder

## CIRCUITO DE JEREZ (E) 4,423 KM

Rundenrekord: **1.37,669, Francesco Bagnaia (Ducati), 2022**
Quali-Rekord: **1.36,170, Francesco Bagnaia (Ducati), 2022**
Topspeed-Rekord: **300,8 km/h , Johann Zarco (Ducati), 2021**

### STRECKE

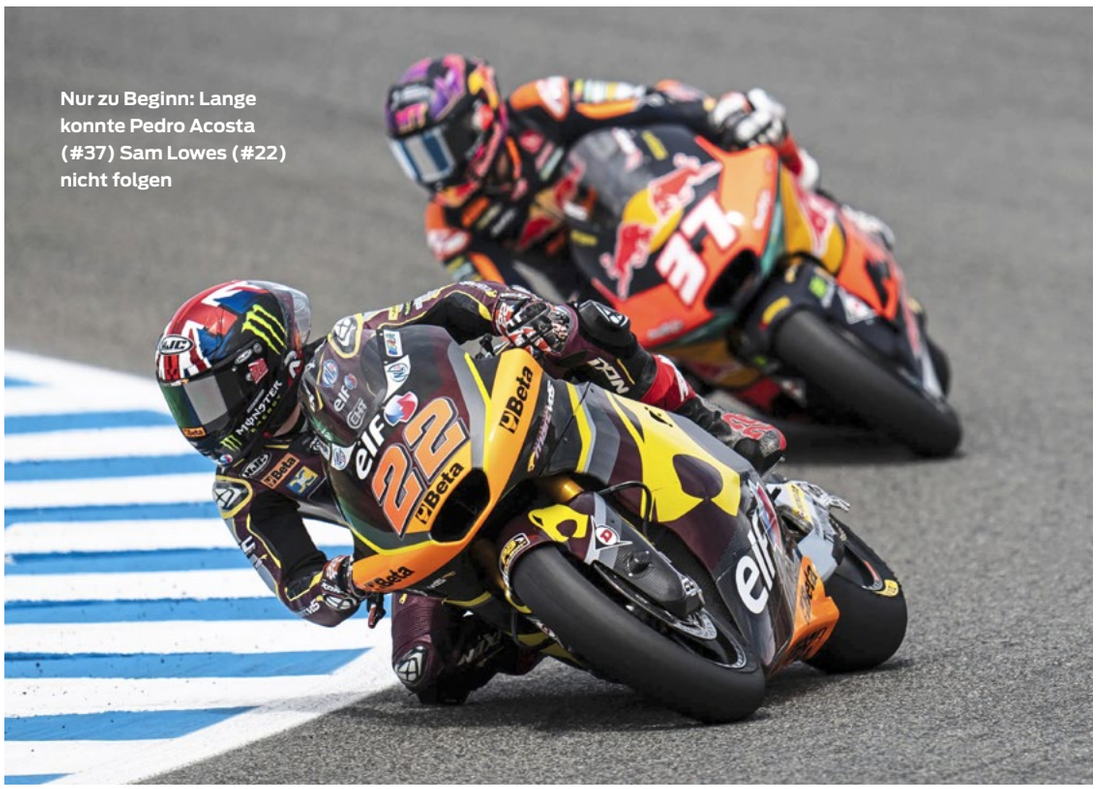


**Na dann prost: Francesco Bagnaia ist nach dem Sieg wieder WM-Leader**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Sam Lowes nach sieben Jahren wi



Nur zu Beginn: Lange konnte Pedro Acosta (#37) Sam Lowes (#22) nicht folgen

MARC VDS

Er ist im letzten Dreivierteljahr durch die Hölle gegangen, aber in Jerez stand er wieder ganz oben: Dem Ex-Supersport-Weltmeister Sam Lowes konnte auch Pedro Acosta nicht folgen. Lowes gewann wie schon vor sieben Jahren.

Von: **Imre Paulovits**

Sam Lowes strahlte. Seine Lebensgefährtin Marina Rossi und seine vierjährige Tochter Kathryn umarmten ihn, und das ganze Team feierte. Dass er schnell ist, hat der 32-jährige Brite vielfach bewiesen, doch immer, wenn er mal um die Weltmeisterschaft kämpfen konnte, machte er Fehler, und Stürze brachten ihm Verletzungen. Am schlimmsten war es letztes Jahr im August, als er sich am Samstag in Silverstone die Schulter

**MotoGP**

# Kasachstan fällt ohne Ersatz aus

Diese Saison sollte mit 21 Grands Prix die längste der Geschichte werden. Doch der Sokol International Racetrack wird nicht für die Homologation fertig, und der Grand Prix von Kasachstan wurde ohne Ersatz aus dem Kalender genommen.

Von: **Imre Paulovits**

Die Pressemeldung war kurz und knapp: „Die Arbeiten an der Homologation der Strecke, gepaart mit den aktuellen globalen Herausforderungen, machen es nötig, den Grand Prix von Kasachstan 2023 abzusagen. MotoGP freut sich auf den Besuch 2024 auf dem Sokol International Racetrack in einer neuen Region für den Kalender. Die Veranstaltung wird 2023 nicht ersetzt.“ Welche organisatorischen und finanziellen Probleme dabei zu bewältigen sind, darauf ging man bei der Dorna nicht ein, aber irgendwo ist auch eine Art Erleichterung u spüren. In der MotoGP hat das neue Format mit dem Sprintrennen zusammen mit der Reifenproblematik, die die Entwicklung der Aerodynamik und der Fahrwerksabsenkung hervorgerufen hat, bislang bereits sehr viel Energie und einige Verletzte gekostet. Eine fünfwöchige Sommerpause wird allen guttun. Man hört auch, dass Indien wackeln könnte, dafür würde aber Aragón als Reserve nachrücken.

MOTOGP

Sokol International Racetrack: Tolle Anlage, MotoGP aber frühestens 2024

So wird die Motorrad-WM-Saison auch dieses Jahr 20 Grands Prix haben, wenn auch mit 40 Rennen in der Königsklasse. Doch gerade zwischen 20 und 21 Rennen liegt die Grenze, ob in der MotoGP sieben oder acht Motoren für die Saison verwendet werden dürfen. Das Regelbuch definiert es so, dass wenn bei der Bekanntgabe des Kalenders mehr als 20 Grands Prix aufgeführt sind, acht Motoren pro Fahrer verplombt werden dürfen. Da damals noch 21 GP eingetragen waren, ist dies ausschlaggebend, nicht die tatsächliche spätere Anzahl. So können die Hersteller diesmal großzügiger mit ihren Motoren haushalten, was vor allem Aprilia, die in diesem Jahr ihre Konzession verloren haben und erstmals standfestere Motoren bauen müssen, entgegenkommen wird. ■



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# eder Jerez-Sieger

brach und für sieben Rennen ausfiel. Doch danach hat er den ganzen Winter geschuftet und sich mit Physiotherapie wieder so weit fit machen lassen, dass er beschwerdefrei fahren kann. So konnte er sieben Jahre, nachdem er 2016 noch beim Gresini-Team in Jerez gewonnen hatte, seine ganze Erfahrung und Brillanz wieder spielen lassen, und niemand konnte mit ihm mithalten. Nachdem Lowes in der Q2 eine Zeit für die Pole-Position geschafft hatte, die um mehr als eine halbe Sekunde schneller war als der Rest des Feldes, hatte Lokalmatador Pedro Acosta noch gehofft, Lowes im Rennen folgen zu können, doch diese Hoffnung musste der Spanier schnell begraben. Lowes fuhr ihm zunächst eine Zehntel pro Runde davon, bei Rennmitte legte der Marc-VDS-Pilot noch einmal zu und hängte den Ajo-Jüngling schließlich um fast drei Sekunden ab. „Er ist regelrecht geflogen, kann ich dazu nur sagen", merkte der 18-jährige Acosta an, der nun punktgleich mit Tony Arbolino ist, wegen der besseren Platzierungen aber die WM-Spitze wieder übernommen hat. Lowes war überglücklich. „Es war nicht einfach, die letzte Verletzungspause zu überstehen", gab er zu. „Seit ich in dieser Klasse bin, hat sich auch sehr viel verändert. Aber ich habe versucht, meinen Fahrstil immer anzupassen, und ich fühle mich wieder sehr konkurrenzfähig. Ich hoffe, dass ich dies auch auf anderen Rennstrecken bestätigen kann."

Für Lukas Tulovic hat die Saison in Jerez eigentlich erst richtig begonnen. Der Intact-Pilot konnte sich auch über den ersten WM-Punkt freuen: „Ich bin sehr glücklich, dass wir dieses Rennen mit diesem Punkt beenden konnte, wenn es auch schade ist, dass ich den Start versemmelt habe und es ein paar Runden gedauert hat, bis ich ein, zwei Fahrer überholen und meinen Rhythmus fahren konnte." ■

## NACHRICHTEN

### MOTOGP

Ducati-Werkspilot Enea Bastianini versuchte fünf Wochen nach seinem Schulterblattbruch vom WM-Auftakt in Portimão wieder zu fahren. Am Freitag fuhr er im ersten Training 13, im zweiten 17 Runden und war Gesamt-21. „Nach fünf Runden werden die Schmerzen unerträglich. Mal sehen, ob es am Samstag besser wird", so der Italiener. Am Samstagmorgen fuhr er fünf Runden, dann entschloss er sich mit dem Team, das Wochenende abzubrechen.

### MOTOGP

Dani Pedrosa brillierte bei seinem Wildcard-Einsatz. Bestzeit im ersten Training, schnellste Runde im Sprintrennen und die Plätze 6 und 7 in den beiden Rennen. Dabei fiel auf, dass der 37-jährige Spanier noch immer die Pace der Spitze hat, aber einfach nicht das Risiko auf sich nimmt wie die Jungen. „Es war aber ein tolles Wochenende", freute sich Pedrosa. „Ich konnte sehr viele Dinge für unser Projekt erfahren. Und wie die Fans mich empfangen haben, werde ich nie vergessen."

### MOTO2

Dass der 17-jährige Australier Senna Agius den verletzten Darryn Binder im Intact-Husqvarna-Team vertreten konnte, war dem Einsatz von Teamchef Jürgen Lingg zu verdanken. „Im Reglement steht, dass Fahrer, die bereits 2022 als Ersatzfahrer auftraten und noch nicht 18 sind, auch dieses Jahr aufgeboten werden können – aber nur in der Moto3. Weil sonst aber für beide Klassen die gleichen Alterslimits gelten, habe ich bei der IRTA angefragt, die waren meiner Meinung." Agius schlug sich im Rennen als 21. wacker. „Damit bin ich zwar nicht zufrieden, aber ich habe viel gelernt und dies war die beste Vorbereitung für den EM-Auftakt am nächsten Wochenende", so Agius.

## MOTO2-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

**Jerez (E) – 30. April 2023** 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 92,883 km über 21 Runden à 4,423 km. 29 Fahrer gestartet, 26 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 33 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Pkte. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Sam Lowes (GB) | Kalex | 21 | 35.45,107 min | 1.41,366 min | 25 |
| 2. | Pedro Acosta (E) | Kalex | 21 | +2,841 sec | 1.41,461 min | 20 |
| 3. | Alonso López (E) | Boscoscuro | 21 | +9,618 sec | 1.41,709 min | 16 |
| 4. | Tony Arbolino (I) | Kalex | 21 | +10,163 sec | 1.41,773 min | 13 |
| 5. | Arón Canet (E) | Kalex | 21 | +11,056 sec | 1.41,591 min | 11 |
| 6. | Jake Dixon (GB) | Kalex | 21 | +11,923 sec | 1.42,024 min | 10 |
| 7. | Somkiat Chantra (T) | Kalex | 21 | +12,586 sec | 1.42,063 min | 9 |
| 8. | Albert Arenas (E) | Kalex | 21 | +14,948 sec | 1.42,150 min | 8 |
| 9. | Filip Salac (CZ) | Kalex | 21 | +16,470 sec | 1.41,878 min | 7 |
| 10. | Fermín Aldeguer (E) | Boscoscuro | 21 | +18,550 sec | 1.42,225 min | 6 |
| 11. | Sergio García (E) | Kalex | 21 | +22,134 sec | 1.42,204 min | 5 |
| 12. | Manuel Gonzalez (E) | Kalex | 21 | +22,817 sec | 1.42,150 min | 4 |
| 13. | Barry Baltus (B) | Kalex | 21 | +23,080 sec | 1.42,434 min | 3 |
| 14. | Joe Roberts (USA) | Kalex | 21 | +25,110 sec | 1.42,348 min | 2 |
| 15. | Lukas Tulovic (D) | Kalex | 21 | +26,709 sec | 1.42,675 min | 1 |
| 16. | Jeremy Alcoba (E) | Kalex | 21 | +26,922 sec | 1.42,635 min | - |
| 17. | Bo Bendsneyder (NL) | Kalex | 21 | +28,568 sec | 1.42,648 min | - |
| 18. | Dennis Foggia (I) | Kalex | 21 | +30,384 sec | 1.42,708 min | - |
| 19. | Borja Gomez (E) | Kalex | 21 | +33,223 sec | 1.43,019 min | - |
| 20. | Marcos Ramírez (E) | Forward | 21 | +36,775 sec | 1.43,197 min | - |
| 21. | Senna Agius (AUS) | Kalex | 21 | +36,812 sec | 1.43,056 min | - |
| 22. | Izan Guevara (E) | Kalex | 21 | +37,151 sec | 1.43,016 min | - |
| 23. | Zonta van den Goorbergh (NL) | Kalex | 21 | +39,637 sec | 1.42,773 min | - |
| 24. | Rory Skinner (GB) | Kalex | 21 | +39,786 sec | 1.43,024 min | - |
| 25. | Lorenzo Dalla Porta (I) | Kalex | 21 | +1.02,572min | 1.43,677 min | - |
| 26. | Soichiro Minamimoto (J) | Kalex | 21 | +1.03,282 min | 1.44,317 min | - |
| | **Nicht gewertet** | | | | | |
| | Ai Ogura (J) | Kalex | 12 | +9 Runden | 1.41,826 min | - |
| | Sean Dylan Kelly (USA) | Kalex | 7 | +14 Runden | 1.42,620 min | - |
| | Celestino Vietti (I) | Kalex | 1 | +20 Runden | 1.50,551 min | - |

### WM-STAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Acosta | 74 |
| 2. | Arbolino | 74 |
| 3. | Canet | 52 |
| 4. | López | 45 |
| 5. | Lowes | 43 |
| 6. | Salac | 40 |
| 7. | Dixon | 36 |
| 8. | Chantra | 29 |
| 9. | Arenas | 27 |
| 10. | Gonzalez | 26 |
| 21. | Tulovic | 1 |

### WM-STAND KONSTRUKTEURE

| | Hersteller | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Kalex | 100 |
| 2. | Boscoscuro | 49 |

### WM-STAND TEAMS

| | Team | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Elf Marc VDS Racing Team | 117 |
| 2. | Red Bull KTM Ajo | 101 |
| 3. | Pons Wegow LOS40 | 69 |
| 4. | Speed Up Racing | 65 |
| 11. | Liqui Moly Husqvarna IntactGP | 11 |

### QUALIFYING

| | Fahrer | Zeit |
|---|---|---|
| 1. | Lowes | 1.40,750 min |
| 2. | Acosta | 1.41,328 min |
| 3. | Dixon | 1.41,330 min |
| 4. | López | 1.41,459 min |
| 5. | Ogura | 1.41,507 min |
| 6. | Baltus | 1.41,570 min |
| 7. | Vietti | 1.41,586 min |
| 8. | Roberts | 1.41,653 min |
| 9. | Arenas | 1.41,657 min |
| 10. | Arbolino | 1.41,762 min |
| 11. | Chantra | 1.41,772 min |
| 12. | Canet | 1.41,774 min |
| 13. | Salac | 1.41,801 min |
| 14. | Aldeguer | 1.41,960 min |
| 15. | Bendsneyder | 1.42,045 min |
| 16. | Gonzalez | 1.42,052 min |
| 17. | VD Goorbergh | 1.42,071 min |
| 18. | García | 1.42,587 min |
| 19. | Alcoba | 1.41,971 min |
| 20. | Tulovic | 1.42,147 min |
| 21. | Dylan Kelly | 1.42,173 min |
| 22. | Gomez | 1.42,197 min |
| 23. | Ramírez | 1.42,286 min |
| 24. | Foggia | 1.42,435 min |
| 25. | Dalla Porta | 1.42,676 min |
| 26. | Guevara | 1.42,953 min |
| 27. | Skinner | 1.43,011 min |
| 28. | Agius | 1.43,335 min |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Moto3

# Ortolá: Weil's so schön war,

MTA

Nach Austin konnte sich Iván Ortolá auch in Jerez beim Endspurt durchsetzen und seinen zweiten Sieg in Folge feiern. Gegen die Bremsstabilität der KTM war Vorjahressieger Jaume Masiá chancenlos.

Von: **Imre Paulovits**

Er war im siebten Himmel mit rosa Wolken um ihn herum. Der 18-jährige Spanier Iván Ortolá hatte sich auch in Jerez am besten für die letzte Runde positioniert und konnte seine Teamchefin Aurora Angelucci und ihre Truppe richtig glücklich machen. Die Italienerin bemüht sich seit Jahren, Frauen in Berufen zu managen und damit die Fähigkeiten des schöneren Geschlechts der ganzen Öffentlichkeit vor Augen zu führen. Dafür hat sie auch ihr Moto3-Team so aufgestellt,

MotoGP Rookies Cup

# Piqueras baut Führung aus

Mit einem weiteren Sieg konnte Ángel Piqueras seinen Cup feiern, doch im zweiten Rennen schlug ihn Máximo Martinez Quiles. Jakob Rosenthaler holte sich die ersten Punkte der Saison 2023.

Im ersten Rennen bildeten die drei Spanier Ángel Piqueras, Máximo Quiles und Álvaro Carpe sowie der Australier Jacob Roulstone den Spitzenpulk, doch es war wieder Cup-Leader Piqueras, der sich am Schluss etwas absetzen konnte und gewann. Im zweiten Rennen war der 16-Jährige zwar wieder im Führungspulk, doch diesmal ließ sich sein anderthalb Jahre jüngerer Landsmann Máximo Quiles, der die meiste Führungsarbeit verrichtete, die Butter nicht vom Brot nehmen; und so sehr Piqueras auch kämpfte, im Ziel fehlten ihm sieben Hundertstelsekunden auf Quiles. Álvaro Carpe machte beim Heimrennen das rein spanische Podest komplett. Piqueras hat nach drei Siegen und einem zweiten Platz schon nach zwei Runden 36 Punkte Vorsprung an der Spitze der Tabelle.

Jakob Rosenthaler fand richtig gut ins Wochenende rein. „Ich hatte gleich ein gutes Gefühl und einen guten Rhythmus, so der 16-jährige Linzer. „Im Qualifying habe ich nicht richtig taktiert, bin in der falschen Gruppe mitgefahren, und so war nur Startplatz 19 drin. Den habe ich im ersten Rennen in der ersten Runde gut kompensiert, war nach der ersten Runde bereits 15. und habe mir in der letzten Kurve noch den 12. Platz geholt. Im zweiten Rennen haben wir uns leider in der Gruppe gegenseitig zu sehr behindert. Ich war in der letzten Runde 14., doch dann ist mir einer reingefahren, ich musste aufstellen und bin nur 18. geworden."

Der 18-jährige Leo Rammerstorfer, der dieses Jahr seine erste Rookies-Cup-Saison fährt, wurde im ersten Rennen 21., im zweiten 20. „Das Motorrad ist neu für mich, weil ich mittlerweile stärker bremse, mussten wir die Gabel härter machen", so Rammerstorfer. „So konnte ich mich in jeder Session um eine Sekunde steigern. Im ersten Rennen haben wir dann einen Schritt zu viel gemacht, dann sind wir wieder zurückgegangen, und ich fühlte mich im zweiten Rennen auch deutlich besser." ■ IP

## CUP-STAND

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Ángel Piqueras (E) | 95 |
| 2. | Álvaro Carpe(E) | 59 |
| 3. | Rico Salmela (E) | 49 |
| 4. | Máximo Martinez Quiles (E) | 46 |
| 17. | Jakob Rosenthaler (A) | 4 |

GOLD&GOOSE

**Zweites Rennen: Sieg für Quiles (#28)**

GOLD&GOOSE

**Jakob Rosenthaler: P12 am Samstag**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# gleich wieder

dass an möglichst vielen Stellen weibliche Fachkräfte zum Zug kommen. Iván Ortolá fühlt sich in diesem Umfeld auch sichtlich wohl. „Ich habe das beste Team der Welt um mich herum. Sie haben mir ein tolles Umfeld geschaffen, ich habe alles, was ich brauche, vor allem ein richtig gutes Motorrad“, freute er sich. Aber einfach so zum Sieg fahren, das gibt es in der Moto3-WM nicht. Auch in Jerez, das die Teams und Fahrer durch offizielle und private Tests so gut kennen wie kaum eine andere Strecke, bildete sich eine riesige Spitzengruppe. Ortolá, WM-Leader Dani Holgado, Vorjahressieger Jaume Masiá – damals noch auf der Ajo-KTM – sahen am stärksten aus, während die beiden Aspar-Piloten David Salvador und David Alonso von hinten nach vorne stürmten. Der Vorwärtsdrang von Alonso wurde dann durch einen gebrochenen Schalthebel eingebremst. Auch Ayumu Sasaki mischte im Führungspulk mit, wenn er auch nie die Stärke zeigte wie bei seinen bisher unglücklich verlaufenden Rennen.

Zum Schluss versuchte sich Masiá immer wieder an die Spitze zu setzen, doch als es in der letzten Runde zählte, bremsten ihn Ortolá und David Alonso aus und die beiden Jünglinge fochten das Rennen untereinander aus. „Ich bin froh über diesen dritten Platz, ich hoffe, dass noch Strecken folgen, die meiner Honda entgegenkommen. Denn auf der Bremse habe ich gegen die KTM keine Chance.“ Ortolá strahlte: Ich hatte zwar beim Bremsen Probleme, war aber in den schnellen Kurven sehr stark, da konnte ich David Alonso hinter mir halten. Es ist irre, in den letzten beiden Rennen 100 Punkte kassiert zu haben.“ Dass sich mit David Alonso nun ein Kolumbianer in die Reihe der Moto3-Podest-Piloten einschreiben konnte, ist kein Übersee-Märchen: Der 17-Jährige ist in Madrid geboren und aufgewachsen, seine Mutter ist Kolumbianerin. ■

## MOTO3-ERGEBNISSE

### RENNERGEBNIS

**Jerez (E) – 30. April 2023** 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 84,037 km über 19 Runden à 4,423 km. 28 Fahrer gestartet, 25 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft: 21 Grad, Asphalt: 28 Grad.

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückst. | Schn. Rd. | Punkte |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Iván Ortolá (E) | KTM | 19 | 33.57,506 min | 1.46,375 min | 25 |
| 2. | David Alonso (COL) | GasGas | 19 | +0,034 sec | 1.46,423 min | 20 |
| 3. | Jaume Masiá (E ) | Honda | 19 | +0,215 sec | 1.46,221 min | 16 |
| 4. | Ayumu Sasaki (J) | Husqvarna | 19 | +0,422 sec | 1.46,603 min | 13 |
| 5. | José Antonio Rueda (E) | KTM | 19 | +0,549 sec | 1.46,079 min | 11 |
| 6. | Daniel Holgado (E) | KTM | 19 | +0,640 sec | 1.46,494 min | 10 |
| 7. | Xavier Artigas (E) | CFMoto | 19 | +0,738 sec | 1.46,415 min | 9 |
| 8. | Tatsuki Suzuki (J) | Honda | 19 | +1,991 sec | 1.46,521 min | 8 |
| 9. | Deniz Öncü (TR) | KTM | 19 | +3,862 sec | 1.46,528 min | 7 |
| 10. | Diogo Moreira (BR) | KTM | 19 | +4,397 sec | 1.46,352 min | 6 |
| 11. | Romano Fenati (I) | Honda | 19 | +4,412 sec | 1.46,649 min | 5 |
| 12. | Scott Ogden (GB) | Honda | 19 | +4,722 sec | 1.46,586 min | 4 |
| 13. | Matteo Bertelle (I) | Honda | 19 | +10,012 sec | 1.46,670 min | 3 |
| 14. | Filippo Farioli (I) | KTM | 19 | +11,335 sec | 1.46,740 min | 2 |
| 15. | Stefano Nepa (I) | KTM | 19 | +11,613 sec | 1.46,571 min | 1 |
| 16. | Taiyo Furusato (J) | Honda | 19 | +14,667 sec | 1.47,027 min | - |
| 17. | Andrea Migno (I) | KTM | 19 | +16,525 sec | 1.47,068 min | - |
| 18. | Joel Kelso (AUS) | CFMoto | 19 | +26,905 sec | 1.46,813 min | - |
| 19. | Mario Aji (RI) | Honda | 19 | +30,347 sec | 1.47,290 min | - |
| 20. | David Almansa (E) | Husqvarna | 19 | +33,542 sec | 1.47,812 min | - |
| 21. | Syarifuddin Azman (MAL) | KTM | 19 | +33,578 sec | 1.47,671 min | - |
| 22. | Ana Carrasco (E) | KTM | 19 | +33,671 sec | 1.48,176 min | - |
| 23. | Collin Veijer (NL) | Husqvarna | 19 | +35,488 sec | 1.47,066 min | - |
| 24. | Joshua Whatley (GB) | Honda | 19 | +35,734 sec | 1.48,243 min | - |
| 25. | Ryusei Yamanaka (J) | GasGas | 18 | +1 Runde | 1.46,016 min | - |

Moto3

# Podestlos

Wenn Husqvarna-Pilot Ayumu Sasaki und CFMoto-Fahrer Xavier Artigas auch in der Spitzengruppe mitfuhren, hatte keiner der deutschen Teams eine Podest-Chance.

Sasaki hatte zwar einen hurtigen Start, doch dann fiel er zunächst bis zum zwölften Platz zurück, bevor er eine Aufholjagd starten konnte. Doch weiter als bis zum vierten Platz konnte er nicht vorfahren. „Erst ab Mitte des Rennens fühlte sich mein Motorrad wirklich gut an“, so Sasaki. „Immerhin konnte ich meinen Rückstand von zwei Sekunden auf 0,4 Sekunden bis ins Ziel verkürzen, aber für ein Podest war das Rennen zu kurz.“ Sein Teamkollege Colin Veijer stürzte einmal, wurde danach aber 21. Prüstel-Pilot Xavi Artigas war das ganze Rennen im Führungspulk, am Schluss lag er 0,7 Sekunden hinter dem Sieger, dies reichte für P7. Sein Teamkollege Joel Kelso kehrte nach seinem schweren Sturz in der Auslaufrunde in Portimão zurück. Der Australier musste bei starken Schmerzen auf die Zähne beißen, fuhr das Rennen trotzdem zu Ende und wurde schließlich 18. ■ IP

LEKL

**Artigas (#43) wurde schließlich 7.**

### WM-STAND FAHRER

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Holgado | 59 |
| 2. | Moreira | 55 |
| 3. | Ortolá | 50 |
| 4. | Masiá | 47 |
| 5. | Artigas | 41 |
| 6. | Suzuki | 35 |
| 7. | Alonso | 30 |
| 8. | Rueda | 30 |
| 9. | Sasaki | 23 |
| 10. | Öncü | 23 |

### WM-STAND MARKEN

| | Marke | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | KTM | 95 |
| 2. | Honda | 72 |
| 3. | CFMoto | 41 |
| 4. | GasGas | 35 |
| 5. | Husqvarna | 26 |

### WM-STAND TEAMS

| | Team | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Leopard Racing | 82 |
| 2. | Team MTA | 70 |
| 3. | Red Bull KTM Tech3 | 61 |
| 4. | MT Helmets – MSI | 60 |
| 5. | Red Bull KTM Ajo | 53 |
| 6. | CFMoto PrüstelGP | 48 |
| 9. | Liqui Moly Husqvarna Intact GP | 30 |

### STARTAUFSTELLUNG

| | Fahrer | Zeit |
|---|---|---|
| 1. | Öncü | 1.45,668 min |
| 2. | Ortolá | 1.45,783 min |
| 3. | Fenati | 1.45,984 min |
| 4. | Masiá | 1.46,048 min |
| 5. | Yamanaka | 1.46,198 min |
| 6. | Holgado | 1.46,245 min |
| 7. | Sasaki | 1.46,261 min |
| 8. | Artigas | 1.46,323 min |
| 9. | Rueda | 1.46,369 min |
| 10. | Ogden | 1.46,380 min |
| 11. | Kelso | 1.46,406 min |
| 12. | Toba | 1.46,449 min |
| 13. | Moreira | 1.46,564 min |
| 14. | Migno | 1.46,654 min |
| 15. | Suzuki | 1.46,661 min |
| 16. | Alonso | 1.46,744 min |
| 17. | Bertelle | 1.46,766 min |
| 18. | Salvador | 1.46,509 min |
| 19. | Veijer | 1.46,591 min |
| 20. | Rossi | 1.46,727 min |
| 21. | Nepa | 1.46,738 min |
| 22. | Farioli | 1.47,011 min |
| 23. | Furusato | 1.47,239 min |
| 24. | Carrasco | 1.47,659 min |
| 25. | Whatley | 1.47,932 min |
| 26. | Aji | 1.48,197 min |
| 27. | Almansa | 1.48,544 min |
| 28. | Azman | 1.47,501 min |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MotoGP

# Bezzecchi Schnellster

Beim Test am Montag fuhren die beiden VR46-Piloten die schnellsten Zeiten, Ex-WM-Leader Marco Bezzecchi vor seinem Teamkollegen Luca Marini. Es wurden auch viele neue Teile aufgeboten.

Von: **Imre Paulovits**

Lange Zeit sah es so aus, als würde sich Fabio Quartararo den Frust des Rennwochenendes aus dem Leib fahren. Er fuhr bis zum frühen Nachmittag nicht weniger als 88 Runden und stand an der Spitze der Zeitentabelle. Doch dann machte das VR46-Ducati-Team für seine beiden Piloten Luca Marini und Marco Bezzecchi zum Schluss frische Reifen drauf, und die beiden setzten sich an die Spitze. „Wichtiger als dass ich hier an der Spitze bin, ist, dass ich mein Gefühl verbessern konnte und so nach dem vermasselten Wochenende wieder mit mehr Selbstvertrauen zur nächsten WM-Runde nach Le Mans komme“, so Bezzecchi. Fabio Quartararo war über seine Zeit nicht sonderlich verwundert: „Ich hatte schon das ganze Wochenende die Pace, um ganz vorne mitzufahren, wir müssen aber unsere Schwächen beseitigen. Wir hatten einen neuen Rahmen und etliche Aero-Updates, doch keines hatte einen solchen Einfluss, dass es uns weiter an die Spitze bringt.“

Bei Honda arbeitete Stefan Bradl mit seinem Motorrad weiter, das er am Wochenende einsetzte, und dessen Rahmen verdächtig nach Kalex aussieht. Zwischenzeitig durfte auch Joan Mir dieses Motorrad fahren, blieb aber mit Elektrik-Schaden stehen. Später stürzte Bradl, blieb aber unverletzt. ■

VR46

**Marco Bezzecchi: Mit frischen Reifen zum Schluss Bestzeit an sich gerissen**

Motorrad-WM

# Frauen-WM ab 2024

In Jerez präsentierten FIM und Dorna eine Weltmeisterschaft für Frauen, wie es sie im Motocross und Trial schon länger gibt. Sie soll bereits nächstes Jahr im Rahmen der Superbike-WM gefahren werden.

Von: **Imre Paulovits**

Am Freitag verkündeten in Jerez FIM-Präsident Jorge Viegas, seine CEO Françoise Emery, Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta und Dorna-Superbike-WM-Direktor Gregorio Lavilla eine neue Weltmeisterschaft, die nächstes Jahr zunächst im Rahmen der Superbike-WM starten wird. Sie soll bei mindestens sechs Runden stattfinden, mit zwei Rennen bei jeder Veranstaltung. Es soll wie in der MotoE mit Einheits-Material gefahren werden, das Motorrad hierfür wird zeitnah verkündet. So soll Frauen, die bereits im Motorradsport aktiv sind, die Möglichkeit gegeben werden, sich professionell weiterzuentwickeln, andere sollen für das Hobby Motorrad motiviert werden. „Wir haben in der FIM bereits vor über 20 Jahren eine Frauen-Kommission gegründet“, so Emery. „Wir haben bereits in Motocross, Enduro und Trial Weltmeisterschaften. Es freut mich sehr, dass wir dies nun auch für die Straße verwirklichen konnten.“ ■

MOTOGP

**Françoise Emery: Frauen-WM soll das Interesse am Motorrad fördern**

## NACHRICHTEN

### MOTOGP

Beim Test in Jerez wurde wieder ein neues Funksystem getestet, das ermöglicht, auf Gefahren aufmerksam zu machen. Es war deutlich kleiner als die letzte Version. Die Fahrer, die es probierten, meinten, dass die Akustik nun besser wäre, aber noch viel daran gearbeitet werden müsse, da es noch zu aufwendig aufzusetzen und abzunehmen sei. Bei diesem System sollen lediglich Rennabbruch oder ein auf der Fahrbahn liegendes Motorrad von der Rennleitung signalisiert werden. Die Meinung der Fahrer ging auseinander, viele meinen, dass ein plötzlicher Funkspruch während einer Kurvenfahrt am Limit ablenken und zum Sturz führen könnte, sie halten Warnlichter am Dashboard für besser. Andere sind offen für das System, wenn es weiterentwickelt wird.

### GESPANN-WM

Noch genau zwei Wochen bis zum Auftakt der IDM und der Gespann-WM auf dem Sachsenring. Das Sidecar-Fahrerfeld ist inzwischen gespickt mit großen Namen, 19 Teams haben sich bereits eingeschrieben. Todd Ellis/Emanuelle Clement haben sich für die WM-Titelverteidigung gerüstet. Die WM-Dritten Stephen Kershaw und Ryan Charlwood haben die beiden bereits beim schottischen Sidecar-Festival getroffen – und besiegt. Vize Markus Schlosser hat den Helm an den Nagel gehängt, dafür fahren die Schweizer WM-Vierten Lukas Wyssen/Thomas Hofer. Multi-Weltmeister Tim Reeves, der sich zuletzt auf die IDM konzentriert hat, spannt wieder mit seinem Ex-Beifahrer Mark Wilkes zusammen.

### IDM SUPERSPORT 300

WM-Auftakt-Doppelsieger Petr Svoboda ist auch permanent in die IDM Supersport 300 eingeschrieben. So wird der Pilot von Füsport-RT Motorsports by SKM-Kawasaki beim IDM-Auftakt auf dem Sachsenring großes Interesse auf sich ziehen.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Entscheidung im Finale: Aufsteiger von Doyle (l.), Zmarzlik kann vorbeigehen

FIM/VELDHUIZEN

# Und wieder Zmarzlik

Weltmeister Bartosz Zmarzlik unterstrich mit seinem Sieg beim Auftakt-Grand-Prix im kroatischen Gorican seine Favoritenstellung. Vizeweltmeister Leon Madsen und der WM-Dritte Maciej Janowski versagten kläglich.

Von: **Andreas Fahldiek**

Überraschend fuhren sich nach den 20 Vorläufen alle drei Briten an die Spitze des Klassements. Aber nur Robert Lambert schaffte es, sich für das Finale zu qualifizieren. Das dramatische zweite Halbfinale endete für Daniel Bewley und Tai Woffinden äußerst enttäuschend. Während Bewley seinen Start verpatzte, ließ sich Woffinden von Freddie Lindgren überrumpeln. Der Schwede schoss Ende der vierten Kurve plötzlich innen an dem zu weit außen fahrenden Woffinden vorbei und qualifizierte sich überraschend für den Endlauf. Lindgren strahlte: „Zum Glück kam Woffy ein bisschen zu schnell in die dritte Kurve rein. Ich bekam Grip und fuhr dort, wo niemand sonst fuhr, und überholte ihn."

Der wiedererstarkte Woffinden nahm es gelassen: „Was soll ich sagen? Es war allein mein Fehler." Bewley war dennoch zufrieden: „Es war insgesamt ein großer Schritt in die richtige Richtung. Aber ich habe einige Fehler gemacht. Es war ein Ende, was ich so nicht erwartet habe."

## Regen half Lambert

Jason Doyle präsentierte sich in vorzüglicher Form, doch das Finale entwickelte sich für den Weltmeister von 2017 zu einem Albtraum. Von der Außenbahn startend konnte der Australier als Erster knapp vor Zmarzlik (von der Innenbahn) in die Startkurve einbiegen. Kurz vor der Gegengeraden geriet Doyle jedoch in eine Rille, hatte einen Aufsteiger und ging zu Boden.

Zmarzlik fuhr ohne Mühe seinen ersten GP-Sieg 2023 entgegen. „Ich bin wirklich glücklich. Bei uns hat nicht alles optimal funktioniert, aber mein Team hat einen sehr guten Job gemacht. Ich bin weit von dem entfernt, was ich will. Erst ab dem Halbfinale fühlte ich mich gut, und es fing an, gut zu laufen", so der Weltmeister. Zmarzlik will nächste Woche erstmals den Warschau-GP gewinnen. Das Rennen wurde beeinträchtigt von teils lang anhaltenden Regenphasen, die eine Stunde vor dem Start begannen und eine Verzögerung von 30 Minuten verursachten. Der Bahnbelag konnte jedoch enorm viel Wasser aufnehmen.

Robert Lambert meinte zum Wetter: „Ich denke, der Regen hat mir ein wenig geholfen. Der Bahnbelag kam mir entgegen. Im Finale erwischte ich nicht gerade den besten Start. Nach dem Sturz von Doyle wartete ich auf die rote Ampel, die aber nicht kam."

Für die WM-Herausforderer Madsen und Janowski endete der GP in einem Desaster. „Es ist schwer zu erklären, was heute geschehen ist. Ich habe keine Erklärung dafür. Aber es sind noch neun Runden zu fahren und noch viele Punkte zu vergeben", kommentierte Leon Madsen seine desolate Vorstellung. ■

FIM/VELDHUIZEN

Alter und neuer Sieger: B. Zmarzlik

## SPEEDWAY-WM

**Donji Kraljevec (HR), 29. April**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Bartosz Zmarzlik (PL) | 10 Punkte |
| 2. | Robert Lambert (GB) | 11 |
| 3. | Fredrik Lindgren (S) | 8 |
| 4. | Jason Doyle (AUS) | 10 |
| 5. | Tai Woffinden (GB) | 11 |
| 6. | Mikkel Michelsen (DK) | 9 |
| 7. | Dan Bewley (GB) | 10 |
| 8. | Martin Vaculik (SK) | 8 |
| 9. | Jack Holder (AUS) | 8 |
| 10. | Max Fricke (AUS) | 8 |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

**Nach 1 von 10 Läufen**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Bartosz Zmarzlik | 20 Punkte |
| 2. | Robert Lambert | 18 |
| 3. | Fredrik Lindgren | 16 |
| 4. | Jason Doyle | 14 |
| 5. | Tai Woffinden | 12 |
| 6. | Mikkel Michelsen | 11 |
| 7. | Dan Bewley | 10 |
| 8. | Martin Vaculik | 9 |
| 9. | Jack Holder | 8 |
| 10. | Max Fricke | 7 |

## NACHRICHTEN

### SIEGE FÜR STRALSUND UND BROKSTEDT

Letzten Sonntag wurde in Olching die erste Speedway-Bundesliga-Saison nach drei Jahren Pause eröffnet. Der in die Liga zurückgekehrte MSC Olching unterlag den Gästen vom MC Nordstern Stralsund deutlich mit 32:51. Von zehn eingesetzten Fahrern waren nur die Olchinger Martin Smolinski (7 Punkte) und Valentin Grobauer (10) Deutsche. Beste Stralsunder waren Daniel Kaczmarek (12) und Lars Skupien (12). Am 1. Mai stieg das zweite Saisonmatch zwischen Brokstedt und Güstrow. Hier gewannen die gastgebenden Wikinger, aber ebenfalls deutlich mit 52:32. Auch auf dem Holsteinring entschieden die ausländischen Piloten, 7 von 11 eingesetzten Fahrern, das Rennen: Beste Brokstedter waren der Däne Mads Hansen und der Tscheche Jan Kvech (je 16). Für Güstrow überzeugten nur der Schwede Peter Ljung und der Tscheche Adam Bednar (je 11).

### CLOPPENBURG GEWINNT STC-AUFTAKT

Der MSC Cloppenburg nutzte beim Auftaktrennen des Speedway Team Cups (STC) 2023 den Heimvorteil und besiegte mit 42 Punkten Diedenbergen (33 Punkte), Olching (30) und Berghaupten (15). Beste Fahrer waren Lukas Fienhage (13 Punkte) und René Deddens (12) für Cloppenburg sowie Marius Hillebrand (12/ Diedenbergen). Bester 250er-Fahrer war der Olchinger Kacper Cymermann (14).

### HÄRTEL IN DINGOLFING

Das traditionelle 1. Mai-Sandbahnrennen in Dingolfing gewann einmal mehr Lokalmatador und Mitveranstalter Michael Härtel vor dem Dänen Jakob Bukhave und dem Briten Andrew Appleton. Die Trophäe „Silberner Schwammerling" ging an Endlaufsieger Appleton. Die Europameister Markus Venus/Markus Eibl gewannen die Gespannrennen vor Mitch Godden/Paul Smith und Hundsrucker/Kempa.



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ARCHER

101. GP-Sieg für Jeffrey Herlings – nur die WM-Führung fehlt noch

# Herlings: Unentschieden

Beim Großen Preis von Portugal triumphierte der bärenstarke Holländer Jeffrey Herlings. „The Bullet“ ließ mit der Werks-KTM der Konkurrenz keine Chance. Romain Febvre (Kawasaki) und der WM-Führende Jorge Prado auf GasGas folgten auf dem Podium. In der MX2-Kategorie erfüllte sich Jago Geerts (Yamaha) den Traum vom perfekten Wochenende und gewann alle drei Wertungsläufe.

Von: **Frank Quatember**

Kaiserwetter um die 25 Grad und gut gefüllte Hänge rund um die herrlich gelegene Naturstrecke südlich von Porto waren ein idealer Rahmen für die fünfte Runde der Motocross-WM. Bereits die Samstags-Qualifikation verlief dramatisch, denn der Spanier Ruben Fernández (Honda) und Herlings holten sich die meisten Punkte ab. Febvre und Prado stürzten, und der WM-Zweite Maxime Renaux schied mit technischem K.o. aus. Durch die Konstellation am Gatter war natürlich die Spannung immens, als am Sonntag das MXGP-Fahrerfeld in Lauf 1 auf der massiv gewässerten Strecke startete. Aber trotz schlechter Position schaffte Jorge Prado Holeshot Nummer 6 und bekam es zunächst mit Febvre und Herlings zu tun. Der Franzose machte zwar enorm Druck auf Prado, kam aber nicht in Schlagdistanz. In der Rennhälfte legte der Galizier zu, die Top-3-Plätze schienen vergeben.

## Herlings aus dem Nichts

Doch wie aus dem Nichts setzte Herlings zum Endspurt an, brannte eine Sektorbestzeit nach der anderen her und fuhr die Lücke zur Spitze im Nu zu. Prado und Febvre wurden nervös, retteten aber die Plätze 1 und 2 auf der letzten Rille noch vor dem anstürmenden Kraftpaket Herlings ins Ziel. Dem fünften Laufsieg von Prado (alle im ersten Lauf!) folgte wie zu erwarten die kalte Dusche in Moto2.

YAMAHA

**Geerts marschiert: Nächster MX2-Sieg für den Yamaha-Piloten**

Jeremy Seewer (Yamaha) machte dem GasGas-Piloten die Tür in der Startkurve zu, wodurch Prado sofort seine Linie und Plätze verlor. Landsmann Fernández sprang zwar in die Bresche und passierte Seewer, doch die Führung hielt nur wenige Kurven. Herlings war schnell auf Betriebstemperatur und übernahm ruck, zuck ohne Gegenwehr die Spitze. Um Platz 3 kämpften erbittert die Altmeister Seewer und Febvre, bis in Runde 8 der kleine Franzose besser durch die Rhythmussektion kam und mit GP-Rang 2 sein bestes Saisonresultat einfuhr.

Jeffrey Herlings feierte seinen 101. GP-Erfolg: „Es steht jetzt unentschieden mit Stefan! Mein nächstes Ziel ist, ihn zu überholen. Ich hatte heute Armpump, doch ab der Hälfte von Lauf 1 wurde es besser. Ich fühle mich immer stärker, aber der alte Jeffrey ist noch nicht wieder da.“

Romain Febvre fasste sich kurz: „Es war eng heute, doch ich bin wieder im Titelrennen.“ Und bei Jorge Prado mischten sich Freude und Enttäuschung: „Lauf



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Es steht jetzt unentschieden mit Stefan Everts. Mein nächstes Ziel ist, ihn zu überholen."

Jeffrey Herlings, 101. GP-Sieg

1 war perfekt, aber ich habe den zweiten Holeshot leider verpasst, bin später noch gestürzt und habe mir die Schulter angeschlagen. So hatte ich keine Kraft mehr, um weiter nach vorn zu fahren." Die Top 5 komplettierten Ruben Fernández und Jeremy Seewer. Maxime Renaux hingegen war der große Pechvogel in Portugal mit einem völlig verkorksten Wochenende. Der Yamaha-Star stürzte in beiden Läufen, belegte Tagesplatz 10 und fiel im WM-Ranking von Platz 2 auf 4 zurück. Apropos Pechvogel: Mit einer baldigen Rückkehr von Titelverteidiger Tim Gajser (Honda) wird nicht gerechnet, teilte Teamchef Giacomo Garibaldi mit.

## MX2: Geerts auf Kurs

Jago Geerts (Yamaha) ist nicht gerade ein Mann der großen Emotionen. Aber immerhin huschte dem Belgier nach dem 60-Punkte-Wochenende ein kleines Lächeln über das Gesicht. Auf der roten Erde von Agueda fuhr Geerts in einer anderen Liga und liegt im Moment klar auf Titelkurs. Im ersten Lauf gelang Andrea Adamo (KTM) zwar der Startsieg und die Führung bis kurz vor Ultimo. Doch Geerts agierte clever im Titel-Modus immer eine Motorradlänge hinter dem Italiener. In Runde 15 war es so weit: Geerts erhöhte kurz das Risiko und ging energisch mit der schnellsten Rennrunde an Adamo vorbei. Platz 3 belegte der wilde Kay de Wolf.

Lauf 2 begann mit dem Holeshot von Simon Längenfelder (GasGas). Der Franke wurde aber blitzschnell von Geerts kassiert. Bis weit nach Rennhälfte hielt er Platz 2, konnte aber im Endspurt das Holland-Duo De Wolf und Van de Moosdijk nicht mehr halten und verpasste damit das Tagespodium.

Auch in der kleinen Klasse gab es einen speziellen Unglücksraben. Es erwischte ausgerechnet Liam Everts (KTM), der in Lauf 1 zunächst nach der Startkurve patzte und in Runde 11 nach Kontakt mit einem Konkurrenten einen unfreiwilligen Ausflug ins Grüne machte. In Lauf 2 folgte der nächste Crash in der Startphase und Tagesplatz 15 für den bitter enttäuschten Weltmeister-Sohn. ■

## NACHRICHTEN

### WIEDER DOPPELSIEG FÜR JEREMY SYDOW

Quereinsteiger Jeremy Sydow gewann beide Tage der Deutschen Enduro-Meisterschaft in Neiden beim MSC Pflückuff. Der Sherco-Pilot lag jeweils vor seinem Teamkollegen, dem amtierenden Enduro-Champion Luca Fischeder. Fast noch interessanter ist der Kampf um den jeweils dritten Platz auf dem Podium, der bis jetzt bei jedem der insgesamt vier Läufe neu besetzt wurde: Am ersten Tag zum Enduro-Sprint in Neiden stand noch Benjamin Meusel mit der KTM auf dem Treppchen. Am zweiten Tag konnte GasGas-Pilot Robert Riedel vorbeiziehen: „Meine Bremse war kaputt, und ich musste einfach runder fahren, und so bin ich dann richtig in den Flow gekommen", freute sich Riedel anschließend.

### DOPPELSIEG AUCH FÜR RUDI BAUER

Mit zwei Siegen zeigte Rudi Bauer bei der Saisoneröffnung der Supermoto-ÖM im tschechischen Pisek an, dass auch heuer mit ihm stark zu rechnen ist. Ebenso klare zweite Plätze errang der Deutsche Peter Mayerbüchler. Dahinter kämpften Walkner, Hiebl, Ammicht und Reichenfelser, die in dieser Reihenfolge die weitere Meisterschaftsreihung bilden.

### MÜLLER/MAURER SIEGER BEI MASTERS LEIPZIG

Das erste Rennen der B-Lizenz Gespann Masters Saison in Leipzig gewann das hessische Team Fabian Müller/Peter Maurer mit 15 Punkten vor den Belgiern Martens/Vanzenhoven (14). Große Überraschung war Gespann-Rookie Ronald Gerlach mit Copilotin Sandy Viragos (11), die bei ihrem ersten Rennen auf das Podium kamen. Den zweiten Lauf am folgenden Montag auf der Sandbahn in Lübbenau gewannen nach vielen Ausfällen Jens Lorei/Ralf Bittner mit 15 Punkten vor Müller/Maurer (12) und Möhlenpage/Hillmann (10).

## MOTOCROSS-GP PORTUGAL/MXGP

**Agueda (P):** 30. April, 5. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 25 Grad.
**1. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 18 Runden à 1,630 km (= 29,340 km)

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Jorge Prado (E) | GasGas | 18 | 34.26,447 min = 51,114 km/h |
| 2. | Romain Febvre (F) | Kawasaki | 18 | + 1,738 s |
| 3. | Jeffrey Herlings (NL) | KTM | 18 | + 2,026 s |
| 4. | Glenn Coldenhoff (NL) | Yamaha | 18 | + 27,079 s |
| 5. | Jeremy Seewer (CH) | Yamaha | 18 | + 28,693 s |
| 6. | Mattia Guadagnini (I) | GasGas | 18 | + 30,083s |
| 7. | Ruben Fernández (E) | Honda | 18 | + 35,527 s |
| 10. | Valentin Guillod (CH) | Honda | 18 | + 43,643 s |
| 17. | Maximilian Spies (D) | KTM | 18 | + 1.45,259 min |
| 24. | Tom Koch (D) | KTM | 6 | + 12 Runden |

**Agueda (P):** 30. April, 5. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 25 Grad.
**2. Lauf:** 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet, 18 Runden à 1,630 km (= 29,340 km)

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Jeffrey Herlings (NL) | KTM | 18 | 33.53,358 min = 51,946 km/h |
| 2. | Ruben Fernández (E) | Honda | 18 | + 9,221 s |
| 3. | Romain Febvre (F) | Kawasaki | 18 | + 14,358 s |
| 4. | Jeremy Seewer (CH) | Yamaha | 18 | + 15,144 s |
| 5. | Calvin Vlaanderen (NL) | Yamaha | 18 | + 15,937 s |
| 6. | Jorge Prado (E) | GasGas | 18 | + 19,269 s |
| 7. | Glenn Coldenhoff (NL) | Yamaha | 18 | + 31,594 s |
| 9. | Valentin Guillod (CH) | Honda | 18 | + 36,402 s |
| 17. | Maximilian Spies (D) | KTM | 18 | + 1.27,018 min |
| 18. | Tom Koch (D) | KTM | 18 | + 1.28,324 min |

## WM-STAND MXGP

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Jorge Prado | 246 Punkte |
| 2. | Jeffrey Herlings | 229 |
| 3. | Romain Febvre | 214 |
| 4. | Maxime Renaux (F) | 202 |
| 5. | Ruben Fernández | 182 |
| 6. | Calvin Vlaanderen | 162 |
| 7. | Glenn Coldenhoff | 152 |
| 8. | Jeremy Seewer | 148 |
| 11. | Valentin Guillod | 108 |
| 19. | Maximilian Spies | 19 |

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Yamaha | 252 Punkte |
| 2. | GasGas | 248 |
| 3. | KTM | 233 |

## MOTOCROSS-GP PORTUGAL/MX2

**Agueda (P):** 30. April, 5. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 25 Grad.
**1. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 17 Runden à 1,630 km (= 27,710 km)

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Jago Geerts (B) | Yamaha | 17 | 34.01,984 min = 48,852 km/h |
| 2. | Andrea Adamo (I) | KTM | 17 | + 5,446 s |
| 3. | Kay de Wolf (NL) | Husqvarna | 17 | + 13,477 s |
| 4. | Roan v. d. Moosdijk (NL) | Husqvarna | 17 | + 18,749 s |
| 5. | Simon Längenfelder (D) | GasGas | 17 | + 23,846 s |
| 6. | Jan Pancar (SLO) | KTM | 17 | + 46,109 s |
| 7. | Rick Elzinga (NL) | Yamaha | 17 | + 50,633 s |
| 8. | Mikkel Haarup (DK) | KTM | 17 | + 47,620 s |
| 9. | Lucas Coenen (B) | Husqvarna | 17 | + 53,849 s |
| 18. | Mike Gwerder (CH) | KTM | 17 | + 1.58,603 min |

**Agueda (P):** 30. April, 5. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 25 Grad.
**2. Lauf:** 26 Fahrer gestartet, 26 gewertet, 18 Runden à 1,630 km (= 29,340 km)

| | Fahrer | Motorrad | Rdn. | Zeit/Rückstand |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Jago Geerts (B) | Yamaha | 18 | 34.21,031 min = 51,248 km/h |
| 2. | Kay de Wolf (NL) | Husqvarna | 18 | + 7,084 s |
| 3. | Roan v. d. Moosdijk (NL) | Husqvarna | 18 | + 13,090 s |
| 4. | Simon Längenfelder (D) | GasGas | 18 | + 18,737 s |
| 5. | Andrea Adamo (I) | KTM | 18 | + 30,801 s |
| 6. | Kevin Horgmo (N) | Kawasaki | 18 | + 32,506 s |
| 7. | Lucas Coenen (B) | Husqvarna | 18 | + 34,405 s |
| 8. | Thibault Benistant (F) | Yamaha | 18 | + 49,007 s |
| 9. | Rick Elzinga (NL) | Yamaha | 18 | + 50,291 s |
| 24. | Mike Gwerder (CH) | KTM | 2 | + 16 Runden |

## WM-STAND MX2

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Jago Geerts | 265 Punkte |
| 2. | Andrea Adamo | 229 |
| 3. | Kay de Wolf | 220 |
| 4. | Thibault Benistant | 206 |
| 5. | Simon Längenfelder | 201 |
| 6. | Roan van de Moosdijk | 191 |
| 7. | Liam Everts (B) | 157 |
| 8. | Kevin Horgmo | 143 |
| 29. | Marcel Stauffer (A) | 7 |
| 33. | Mike Gwerder | 4 |

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Yamaha | 280 Punkte |
| 2. | Husqvarna | 232 |
| 3. | KTM | 231 |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

**Supermoto-WM Busca**

# Chareyre bester Regenfahrer

Die Supermoto-WM begann in Busca mit zwei Siegen von Rekord-Weltmeister Thomas Chareyre und mit zwei Regenrennen. Titelverteidiger Marc-Reiner Schmidt bleibt in Schlagdistanz, Markus Class und Lukas Höllbacher verpatzten ihr Wochenende mit mehreren Stürzen.

Von: **Thomas Schiffner**

In Busca im Piemont mussten die Driftkönige den ganzen Sonntag im Regen fahren. Die Superpole und der erste Lauf am Samstag fanden noch im Trockenen statt. Thomas Chareyre, der mit einer Werks-TM im TC4R1-Team startet, war in der Superpole zwei Zehntel schneller als der TM-Werksfahrer Marc-Reiner Schmidt. Lukas Höllbacher (KTM MTR) gewann den Start zu Rennen 1, aber Chareyre war schnell vor dem Österreicher, während Schmidt in Runde 1 stürzte und von Platz 10 eine Aufholjagd startete. Der Weltmeister kam bis auf P2, lag aber schon acht Sekunden hinter Sieger Chareyre. Dritter wurde in allen drei Heats der junge Franzose Steve Bonnal.

Das „Fast Race“ am Sonntag wurde bei Starkregen auf Metzler-Regenreifen gefahren. Höllbacher startete wieder am schnellsten, musste aber schon in Kurve 1 den Notausgang nehmen. Chareyre führte vor MRS. Als der Franzose in der vorletzten Runde stürzte, konnte Schmidt den Laufsieg vor Chareyre realisieren.

Das nasse Superfinale, in dem es um fünf WM-Punkte mehr ging, begann Schmidt von der Pole, doch Chareyre fand eine bessere Pace und gewann sein zweites Rennen vor dem Friedrichshafener, Bonnal und Höllbacher. Markus Class (Husqvarna) kämpfte in den ersten zwei Rennen ums Podium, im Superfinale stürzte der Wormser und gab auf. ■

XIEM

**Schmuddelwetter: Höllbacher (#72) vor Chareyre (#4) und Schmidt (#1)**

## SUPERMOTO-WM

**1. Lauf, Busca (I), 29./30. April**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Thomas Chareyre (F), TM | 1-2-1 |
| 2. | Marc-R. Schmidt (D), TM | 2-1-2 |
| 3. | Steve Bonnal (F), TM | 3-3-3 |
| 4. | Lukas Höllbacher (A), KTM | 4-9-4 |
| 5. | Elia Sammartin (I), TM | 6-5-6 |
| 6. | Milan Sitniansky (CZ), Honda | 9-6-5 |
| 7. | Youry Catherine (F), Honda | 12-5-5 |
| 8. | Markus Class (D), Husqvarna | 5-4-30 |
| 13. | And. Buschberger (A), Husqv. | 13-8-32 |
| 19. | Mitja Krasniqi (CH), TM | 12-30-21 |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

**Nach 1 von 6 Rennen**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Thomas Chareyre | 78 Punkte |
| 2. | Marc-Reiner Schmidt | 72 |
| 3. | Steve Bonnal | 61 |
| 4. | Lukas Höllbacher | 48 |
| 5. | Elia Sammartin | 46 |
| 6. | Milan Sitniansky | 43 |
| 7. | Youry Catherine | 38 |
| 8. | Markus Class | 34 |
| 13. | Andreas Buschberger | 21 |
| 19. | Mitja Krasniqi | 9 |

**US-Supercross Nashville**

# Saison-Aus für Cooper Webb

Honda-Pilot Chase Sexton gewann in Nashville sein drittes Saisonrennen. Platz 2 könnte Yamaha-Star Eli Tomac zum Titelgewinn reichen, denn sein größter Konkurrent Cooper Webb (KTM) schied verletzt aus. Ken Roczen wieder Dritter.

Von: **Thomas Schiffner**

Die Entscheidung um die US-Supercross-Meisterschaft 2023 fiel vermutlich bereits in Nashville – jedoch nicht im Finale, sondern schon im ersten Vorlauf. Im Zweikampf der Titelaspiranten Eli Tomac und Cooper Webb stürzte der KTM-Pilot, was harmlos aussah. Doch der nachfolgende Adam Cianciarulo konnte nicht ausweichen und traf Webb an Kopf und Rücken. In der Klinik wurde eine schwere Gehirnerschütterung diagnostiziert. Die letzten beiden Rennen werden ohne Webb stattfinden, sodass Titelverteidiger Tomac mit satten 18 Punkten Vorsprung auf Chase Sexton in die Finals geht.

Im Finallauf im offenen Stadion in Tennessee setzte Tomac den Holeshot und baute seinen Vorsprung gleich aus. Nach drei Minuten hatte sich Sexton an Justin Hill vorbei auf P2 vorgekämpft. Nach einem Fast-Sturz auf dem schweren Track nahm Tomac etwas Pace raus. Als Justin Barcia (GasGas) auf P3 vorgerückt war, stürzte er heftig. Jetzt kam Ecstar-Suzuki-Pilot Ken Roczen an Hill vorbei und war damit Dritter. In Runde 12 passierte Sexton Tomac, der auf Gegenwehr verzichtete. Für Ken Roczen, der von P9 gekommen war, war es das dritte Podium in Folge und schon das fünfte in dieser Saison. Der Mattstedter verbesserte sich auf Tabellenplatz 4 und kann in den letzten beiden Rennen sogar noch den verletzten Cooper Webb überholen. ■

## SUPERCROSS

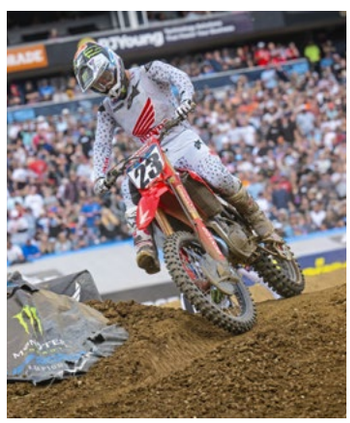
**Nashville (USA), 29. April**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Chase Sexton (USA) | Honda |
| 2. | Eli Tomac (USA) | Yamaha |
| 3. | Ken Roczen (D) | Suzuki |
| 4. | Colt Nichols (USA) | Honda |
| 5. | Justin Hill (USA) | KTM |
| 6. | Jason Anderson (USA) | Kawasaki |
| 7. | Dean Wilson (GB) | Honda |
| 8. | A. Cianciarulo (USA) | Kawasaki |
| 9. | Kyle Chisholm (USA) | Suzuki |
| 10. | Josh Hill (USA) | KTM |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

**Nach 15 von 17 Läufen**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Eli Tomac | 338 Punkte |
| 2. | Chase Sexton | 320 |
| 3. | Cooper Webb (USA) | 304 |
| 4. | Ken Roczen | 280 |
| 5. | Justin Barcia (USA) | 267 |
| 6. | Jason Anderson | 242 |
| 7. | Aaron Plessinger (USA) | 213 |
| 8. | Justin Hill | 172 |
| 9. | Adam Cianciarulo | 170 |
| 10. | Dean Wilson | 165 |


HRC

**Strahlender Sieger: Chase Sexton**



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rallye-Raid-WM

# Sanders gab GasGas

Daniel Sanders gewann für GasGas die fünftägige Sonora Rallye quer durch Mexiko. Honda hatte das Nachsehen, und Toby Price verhalf sein vierter Platz für KTM dazu, seinen Vorsprung in der Rally-Raid-WM weiter auszubauen.

Von: **Thomas Schiffner**

Weniger Glück als Price und Sanders hatte Rally-Raid-Weltmeister Sam Sunderland: Der Brite flog auf der zweiten Etappe in einer Highspeed-Rechtskurve aus der Bahn, blieb zwar von schweren Verletzungen verschont, war aber aus dem Rennen. Sein Markenkollege Daniel Sanders, der den ersten Tag als Zweiter beendet hatte, gewann Stage 2, setzte sich damit an die Spitze der Gesamtwertung und gab diese bis zum Schluss nicht mehr ab, nachdem er auch die fünfte und letzte Etappe gewinnen konnte. „Es ist großartig, meinen ersten Rally-Sieg zu haben. Es fühlt sich wie eine lange Zeit an, besonders nach einem Jahr Pause ist es toll, da zu sein, wo ich sein möchte“, strahlte der Aussie. Nach einem Jahr Zwangspause erkrankte er während der Dakar Rallye.

Die Pierer Mobility Group war neben dem GasGas-Sieg mit Husqvarna-Pilot Luciano Benavides (3.), KTM-Mann Toby Price als Viertem und Matthias Walkner (5.) omnipräsent. Von Honda konnte man das nicht behaupten: Ihr bester Mann Adrien van Beveren verließ Mexiko als Sechster. Für Ricky Brabec (8.), Pablo Quintanilla (9.) und Jose Cornejo (11.) lief es noch schlechter. Da war es für HRC fast schon peinlich, dass der private spanische Honda-Fahrer Tosha Schareina Stage 1 gewann, ständig an der Spitze unterwegs war und die Sonora als Zweiter beendete! Allerdings wird er nicht für die Rallye-WM gewertet. ■

CIN CIN MOVIES

**Sieger Daniel Sanders (GasGas): Endlich wieder der Alte**

## RALLY-RAID-WM

**3. Lauf, Sonora Rally (MEX), 23.–28.04.**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Daniel Sanders (AUS), GasGas | 11:01.09 |
| 2. | Tosha Schareina (E), Honda | +2.41 m |
| 3. | Luciano Benavides (RA), HVA | +17.16 m |
| 4. | Toby Price (AUS), KTM | +19.43 m |
| 5. | Matthias Walkner (A), KTM | +23.00 m |
| 6. | Adrien v. Beveren (F), Honda | +27.14 m |
| 7. | Ross Branch (BW), Hero | +30.07 m |
| 8. | Ricky Brabec (USA), Honda | +31.52 m |
| 9. | Sebastian Bühler (D), Hero | +41.01 m |
| 10. | Jose Cornejo (RCH), Honda | +46.00 m |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

**Nach 3 von 5 Läufen**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Toby Price | 62 Punkte |
| 2. | Luciano Benavides | 55 |
| 3. | Adrien van Beveren | 53 |
| 4. | Kevin Benavides (RA) | 43 |
| 5. | Daniel Sanders | 39 |
| 6. | Skyler Howes (USA) | 34 |
| 7. | Jose Ignacio Cornejo (RCH) | 31 |
| 8. | Ross Branch | 29 |
| 9. | Pablo Quintanilla (RCH) | 28 |
| 10. | Ricky Brabec | 18 |

Speedway-Europameisterschaft

# Nur Smolinski bleibt

Nur Martin Smolinski qualifizierte sich für die Vorschlussrunde der Speedway-EM-Serie 2023. Kai Huckenbeck, Norick Blödorn, Lukas Fienhage, Marius Hillebrand und alle Österreicher schieden aus.

Von: **Thomas Schiffner** und **Alfred Domes**

Bereits am vorletzten Dienstag fand der erste der vier Qualifikationsläufe in Terenzano (Italien) statt. Der einzige deutsche Teilnehmer Martin Smolinski kam mit elf Punkten hinter Sieger Grzegorz Zengota und Jan Kvech auf das Podium und konnte sich damit souverän für den EM-Challenge am 14. Mai in Nagyhalasz (H) qualifizieren.

Kein Leiberl für die Deutschsprachigen gab es beim Murecker EM-Lauf. Huckenbeck (7.), Fienhage (9.) und Gappmaier (11.) konnten sich nicht durchsetzen. Umso stärker war das Auftreten der Finnen, die mit Timo Lahti und Antti Vuolas die ersten beiden Plätze belegten. Der lange als Favorit agierende Franzose Dimitri Bergé schrieb nach vier Siegen überraschend einen Nuller. Damit musste er ins Stechen gegen Michael Jepsen Jensen und Francis Gusts und gewann schließlich doch noch die Fahrkarte für den nächsten Level. Jepsen Jensen wurde Vierter.

Schade für Norick Blödorn, der in Daugavpils als Fünfter um einen Platz scheiterte. Allerdings fehlten dem 18-Jährigen vier Punkte zur Quali.

In Debrecen qualifizierten sich nur die ersten drei für den EM-Challenge in Nagyhalasz, da der ungarische Veranstalter dort eine Wildcard erhält. ■

## SPEEDWAY-EM QUALI

**Terenzano (I), 25. April**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Grzegorz Zengota (PL) | 15 Punkte |
| 2. | Jan Kvech (CZ) | 14 |
| 3. | Martin Smolinski (D) | 11 |
| 4. | Mads Hansen (DK) | 10 |
| | **Ausgeschieden:** | |
| 5. | Tom Brennan (GB) | 9 |
| 6. | Nicolas Covatti (I) | 9 |
| 7. | Mathias Tornblöm (S) | 9 |
| 8. | Paco Castagna (I) | 8 |
| 9. | Richie Worrall (GB) | 8 |

**Daugavpils (LV), 29. April**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Antonio Lindbäck (S) | 14 Punkte |
| 2. | Andreas Lyager (DK) | 13 |
| 3. | Kacper Woryna (PL) | 12 |
| 4. | Frederik Jakobsen (DK) | 12 |
| | **Ausgeschieden:** | |
| 5. | Norick Blödorn (D) | 9 |
| 6. | Jewg. Kostygov (LV) | 9 |
| 7. | Daniil Kolodinski (LV) | 9 |
| 8. | Adam Ellis (GB) | 7 |
| 12. | Marius Hillebrand (D) | 4 |

## SPEEDWAY-EM QUALI

**Mureck (A), 1. Mai**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Timo Lahti (FIN) | 14 Punkte |
| 2. | Antti Vuolas (FIN) | 13 |
| 3. | Dimitri Bergé (F) | 12+3 |
| 4. | Michael J. Jensen (DK) | 12+2 |
| | **Ausgeschieden:** | |
| 5. | Francis Gusts (LV) | 12+1 |
| 7. | Kai Huckenbeck (D) | 8 |
| 9. | Lukas Fienhage (D) | 7 |
| 10. | Sebastian Kössler (A) | 6 |
| 11. | Daniel Gappmaier (A) | 6 |

**Debrecen (H), 1. Mai**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Szymon Wozniak (PL) | 13 Punkte |
| 2. | Andrzejs Lebedevs (LV) | 12+3 |
| 3. | Jacob Thorsell (S) | 12+2 |
| | **Ausgeschieden:** | |
| 4. | Niels K. Iversen (DK) | 12+1 |
| 5. | Jaroslaw Hampel (PL) | 11 |
| 6. | David Bellego (F) | 10 |
| 7. | Marko Lewiszyn (UA) | 9 |
| 8. | Oleg Michailov (LV) | 9 |
| 9. | Eduard Krcmar (CZ) | 8 |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

# MOTORMARKT

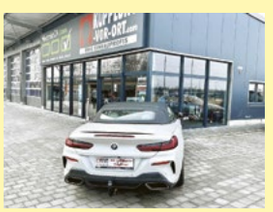
## Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

## Alfa Romeo

**Giulia Super 1,3,** 139500 km, 48 kW (88 PS), dkl.rot, VB 22.500,- €, Gutachten Note 2. 33184 Altenbeken, m.stupeler@web.de

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60114*

## BMW



**Anhängerkupplungen für alle BMW.** Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

## BMW Alpina

**Alpina D3 S Touring Allrad,** metallic weiß, Leder Vernasca in Schwarz Deko, Hochleistungs-Bremsanlage, Alpina Classic 20", Akustik Verglasung, Komfortzugang, LED Scheinwerfer, Parking Assistant Plus u.v.m. Gekauft, noch nicht zugelassen und neu, steht bei Händler im Schaufenster. Wegen Umzug ins Ausland für € 67.000,- + MwSt. sofort zu verkaufen. Standort Bad Wiessee. Kontakt per E-Mail: glas@roflag.de, Rosenheimer Flachglashandel AG, Riedstr. 12, 83126 Flintsbach

## Dodge

**Charger EZ 66,** 1. Hd., H-Gutachten & TÜV neu, im Originalzustand, 5,2 l, 230 PS, revidiert, VB 46.800,- €. T. 0152/29362733

## Ferrari

**1957/71 Ferrari 246 GT / GTS Dino, mit Gutachten ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg,** Tel. 040-25335000, www.cargold-collection.com H

## Fiat

**130,** Bj. 3/1975, 55000 km, 121 kW (165 PS), grau, 3 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, Alu, H-Kennzeichen, Velour, Klima, VB 26.900,- €. 65795 Hattersheim, Tel. 0172/6729779

*mehr: motor-klassik.de Nr. 60098*

## Ford

**Ich suche meinen ehemaligen Ford Fiesta,** den ich 1982/83 in Bergisch Gladbach an ein Pärchen aus Köln verkauft habe. Wer etwas über den Fiesta weiß, bitte unter Tel. 0173-5455700 bei mir melden.

## Jaguar

**E-Type,** Bj. 1973, 122000 km, 199 kW (271 PS), gelb, 2 Besitzer, 12 Zylinder, LHD, H-Kennz., Speichenräder, Leder, Klima, VB 89.000,- €. 65795 Hattersheim, Tel. 0172/6729779

*mehr: motor-klassik.de Nr. 60097*

## Arden

**Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet.** englishcars@gmx.de H

## Lamborghini

**1990/2001 Lamborghini Diablo / SV / GT, nur sehr gepflegt und mit Wartungsnachweisen... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg,** Tel. 040-25335000, www.cargold-collection.com H

## Lotus

**Suche Elise + Exige.** Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

## Maserati

**Quattroporte Evoluzione V8,** EZ 1998, 128000 km, 247 kW (336 PS), dt.Fzg, top Zustand, unfallfrei, 26.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-94 94 110, www.f1-automobile.de H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60111*

## Matra

**DJET Rene Bonnet VS Gordini,** Bj. 5/1966, 34000 km, 92 kW (125 PS),H-Kennzeichen, 1. straßenzugelassener Mittelmotorwagen, "ready for take off", 49.900,- €. 19246 Zarrentin, Tel. 0171/9562435

*mehr: motor-klassik.de Nr. 60082*

## Mercedes

**AMG GT S,** 20000 km, 375 kW (510 PS), disigno bright metallic , dt. Fzg., top Ausstattung, neuwertig! 96.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-949410, www.f1-automobile.de H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60110*

**SLS- / G-PARADE:** div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60109*

**C 63 AMG,** EZ 02/2020, 24346 km, 350 kW (476 PS), obsidianschwarz-metallic, Night+Wide+HiFi+COMAND+PerfAbgas., 73.274,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr.110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60115*


**Jetzt online abonnieren!**

MOTOR SPORT aktuell

*Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!*

www.motorsport-aktuell.com/abo


User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

## Porsche

**911 3.0 Carrera, 05/1977, 1. dt. Hand !** 1. Brief, orig. Scheckheft etc., 200 PS, toporiginal, matching #, H-Kennz. + gr. Service neu, 97.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60092*

**Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen**

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat
- Spurwechsel-/Abbiegeassistent

**100% wie ab Werk!** Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

**1995/98 Porsche 993 S / Turbo, unter 100000 km, in Cargold Qualität ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg,** Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

MOTORLEGENDEN

**911/997 Carrera S Coupé X51,** Dt. Fzg., 2. Hd., X51 Leistungssteigerung auf 280 kW/381 PS ab Werk, Individualfarbe Estorilblau-met., Ganzleder Steingrau, 54528 km, GT-3 Aerokit, PCCB, Sp. Abgs., Sport Chrono Pkt. Plus, Interieur-Paket Carbon, 98.900,- € §25a UStG., Michael Schnabl, Tel. +49(0)8806/9599838, Dießener Str. 29, 86919 Utting, www.motorlegenden.de H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60101*

# www.Rennsportshop.com

## Renn/Rallye

**Hewland Vertrieb Deutschland,** Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

**Kunststoffscheiben mit ABE** für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

## VW

**New Beetle Freestyle,** top Zustand, nur 12600 km, 2.0 l/115 PS, blau-met, Klima, SHZ, Tempomat, mob. Navi uvm., NR, SR Aluf.+4xWR, VB 10.900,- €. 0174/1935435

## Veranstaltungen

**Freies Fahren Salzburgring am 20. Mai 2023,** www.amc-burgau.de

## Verschiedenes

**Leder und Alcantara** für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

## Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

# MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

**Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783**

**Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:**

**Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG**
**Fahrzeugmarkt MSA**
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 21/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

| Bitte ankreuzen | Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland) | Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen | jede weitere Zeile | Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile | 2 Zeilen | 3 Zeilen | jede weitere Zeile |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ❑ | MOTOR SPORT aktuell | 17,– | 4,25 | 9,20 | 16,10 | 18,40 | 4,60 |
| ❑ | MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD | 21,– | 5,25 | 15,– | 30,– | 45,– | 15,– |
| ❑ | MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto | 60,– | 15,– | 50,40 | 88,20 | 100,80 | 25,20 |

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

**REDAKTION**
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
**VERLAG**
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
**Abonnentenservice Deutschland:**
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
**Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:**
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

# Leserbriefe

MOTORSPORT IMAGES

**MotoGP-Show: In Jerez bekamen die Fans heiße Action geboten. Hier fackelt die VR46-Ducati von Marco Bezzecchi ab**

## Fernab jeder Vernunft

**Editorial zur Formel E in Berlin**
**MSa 20/2023**

Mit dieser Aktion zur Formel E in Berlin haben diese „Aktivisten" mal wieder ihren wahren Charakter deutlich gemacht. Es geht ihnen nicht um einen Standpunkt zum Thema Klima- und Energie-Wandel. Vielmehr bedienen sich diese lebensfremden „Aktivisten" eines bedeutsamen Themas, um vordergründig das öffentliche Leben öffentlichkeitswirksam zu stören, fernab jeglicher Vernunft und Sinn für das eigentliche Problem. Da helfen nur noch drastische Maßnahmen, um diesem zweifelhaften Treiben wirksam Einhalt zu gebieten, und zwar mit nachhaltiger Konsequenz für die Betreffenden und deren Organisationen!

**Matthias Lorenz**
**D-09130 Chemnitz**

## Ein Skandal

**Sportwagen-WM in Spa**
**MSa 21/2023**

Ich war schon immer ein großer Fan der FIA WEC und werde es vermutlich auch immer bleiben. Jedoch was dieses Wochenende in Spa passiert ist, ist ein absoluter Skandal. Wie kann es sein, dass an drei Veranstaltungstagen drei Fahrzeuge in derselben Kurvenpassage auf kalten Reifen heftig abfliegen? Es kann schon nicht sein, dass ein ziemlich heftiger Unfall zwischen Amateuren entsteht, weil einer von ihnen kalte Reifen hat und der andere eine Fehlentscheidung trifft. Aber es ist für mich völlig unverständlich, wenn zwei Topfahrer und Vollprofis in der Hypercar-Kategorie ihre Autos auf den Outlaps wegen kalten Reifen verlieren. Wie viele Unfälle müssen noch passieren, bis die FIA merkt, dass ihr kurzfristig eingeführtes Heizdeckenverbot sich mit Reifen, welche auf Heizdecken ausgelegt sind, nicht verträgt?

Am Ende hieß es im Rennen nicht: Wer fährt am schnellsten? Sondern: Wer fährt seinen Reifen am schnellsten warm, ohne einen Unfall zu bauen? So etwas nimmt doch das Racing raus, und wenn die Autos auf den ersten fünf Runden nur rutschen und die Hypercars sogar den GT-Autos im Weg stehen, hat man doch bei der Regelgebung irgendetwas falsch gemacht.

**Benjamin Gärtner**
**D-50737 Köln**

**KONTAKT**

**MOTORSPORT aktuell**
**«Leserbriefe»**
70162 Stuttgart
**E-Mail:** msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

## DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

**07. Juni: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorräder)**

**12. Juni: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)**

**29. Juni: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)**

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# Termine

## TV-Programm

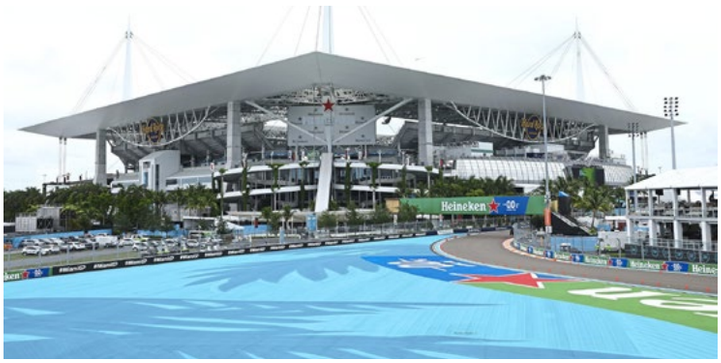
| | | |
|---|---|---|
| **Donnerstag, 04. Mai** | | |
| 22.30 | F1 Warm-up – Motorsport Spezial **LIVE** | Sky Sport F1* |
| **Freitag, 05. Mai** | | |
| 20.15 | Formel 1 Miami, 1. Freies Training **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 23.35 | F1 Miami, 1. Freies Training (Zus.) | ORF 1 |
| 23.45 | Formel 1 Miami, 2. Freies Training **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 23.55 | F1 Miami, 2. Freies Training **LIVE** | ORF 1 |
| **Samstag, 06. Mai** | | |
| 12.10 | Porsche Carrera Cup Spa, Highlights | N-TV |
| 13.10 | SBK-WM Barcelona, Superpole | Servus TV |
| 14.00 | SBK-WM Barcelona, 1. Rennen **LIVE** | Serv. TV/ ES2* |
| 14.30 | Formel E Monaco, Rennen **LIVE** | ProSieben |
| 14.55 | Formel E Monaco, Rennen **LIVE** | ORF 1 |
| 15.00 | Formel E Monaco, Rennen **LIVE** | Eurosport 2* |
| 16.15 | SSP-WM Barcelona, 1. Rennen (Aufz.) | Eurosport 2* |
| 18.15 | Formel 1 Miami, 3. Freies Training **LIVE** | Sky F1*/ORF 1 |
| 21.30 | Formel 1 Miami, Qualifying **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 21.45 | Formel 1 Miami, Qualifying **LIVE** | ORF 1 |
| 21.55 | Formel 1 Miami, Qualifying **LIVE** | SRF info |
| **Sonntag, 07. Mai** | | |
| 12.20 | SSP-WM Barcelona, 1. Rennen **LIVE** | Eurosport 2* |
| 16.05 | MX2-WM Arroyomolinos, 2. Lauf **LIVE** | Eurosport 2* |
| 17.00 | MXGP-WM Arroyomolinos, 2. Lauf **LIVE** | Eurosport 2* |
| 18.00 | MX2-WM Arroyomolinos, 1. Lauf (Aufz.) | Eurosport 2* |
| ca. 18.05 | SBK-WM Barcelona, SP Race (Aufz.) | Servus TV |
| 18.30 | MXGP-WM Arroyomolinos, 1. Lauf (Aufz.) | Eurosport 2* |
| ca. 18.30 | SBK-WM Barcelona, 2. Rennen (Aufz.) | Servus TV |
| 20.00 | F1 Miami, Rennen **LIVE** (Start: 21.30) | Sky Sport F1* |
| 20.15 | F1 Miami, Rennen **LIVE** (Start: 21.30) | ORF 1 |
| 20.30 | NASCAR Cup Series, Kansas City **LIVE** | Motorvision TV* |
| 20.50 | F1 Miami, Rennen **LIVE** (Start: 21.30) | SRF 2 |
| 23.55 | Formel 1 Miami, Rennen (Zus.) | Servus TV A** |
| **Montag, 08. Mai** | | |
| 16.00 | F1 Miami, Highlights **LIVE** (Wh.: 20.15) | Sport 1 |
| 17.45 | NASCAR Cup Series, Kansas City (Aufz.) | Sport 1+* |

## Livestream/Internet

| | | |
|---|---|---|
| **Freitag, 05. Mai/Samstag, 06. Mai** | | |
| --- | Rallye-EM Kanaren, komplett **LIVE** | wrcplus.com* |
| **Freitag, 05. Mai** | | |
| 15.15 | 24h Series/12h Spa, Qualifying **LIVE** | YouTube |
| **Samstag, 06. Mai** | | |
| 07.00 | Super GT Fuji, Qualifying **LIVE** | motorsport.tv* |
| 07.25 | Formel E Monaco, 1. Freies Training **LIVE** | ran.de |
| 09.05 | Formel E Monaco, 1. Freies Training **LIVE** | ran.de |
| ab 09.30 | Jim Clark Revival Hockenheim, der Samstag **LIVE** www.hockenheim-historic.de/live | |
| 10.30 | Formel E Monaco, Qualifying **LIVE** | ran.de |
| 11.50 | 24h Series/12h Spa, Rennen 1. Teil **LIVE** | YouTube |
| 14.30 | Formel E Monaco, Rennen **LIVE** | ran.de |
| 21.30 | US-Supercross, Denver **LIVE** www.supercrosslive.com* | |
| **Sonntag, 07. Mai** | | |
| 05.30 | Super GT Fuji, Rennen **LIVE** | motorsport.tv* |
| ab 09.30 | Jim Clark Revival Hockenheim, der Sonntag **LIVE** www.hockenheim-historic.de/live | |
| 10.30 | 24h Series/12h Spa, Rennen 2. Teil **LIVE** | YouTube |

*kostenpflichtig **A = nur in Österreich

# Vorschau



XPB

**Formel 1: Nur sieben Tage nach Baku geht die Formel 1 in Miami an den Start**

MOTORSPORT IMAGES

**Formel E: Auf dem Grand-Prix-Kurs von Monaco gibt es Elektro-Action**

WORLDSBK

**Superbike-WM: Heimrennen in Barcelona für Bautista. Holt er wieder drei Siege?**

## Die nächsten Rennveranstaltungen

| | | |
|---|---|---|
| **Automobil** | | |
| **04.05.** | Super GT, Fuji | J |
| **05.–07.05.** | Jim Clark Revival, Hockenheim | D |
| **05./06.05.** | Rallye-EM (ERC), Kanaren | E |
| **05./06.05.** | Dt. Rallye-Meisterschaft, Sulingen | D |
| **06.05.** | Formel E, Monaco | MC |
| **06./07.05.** | NASCAR Xfinity/Cup, Kansas City | USA |
| **06./07.05.** | F1 Academy, Valencia | E |
| **06./07.05.** | 24h Series, 12h Spa-Francorchamps | B |
| **07.05.** | Formel 1, Miami | USA |
| **07.05.** | Tourenwagen/BTCC, Brands Hatch | GB |
| **Motorrad** | | |
| **05.05.** | Speedway, 1. poln. Liga Landshut vs. Bydgoszcz | D |
| **06.05.** | US-Supercross, Denver | USA |
| **06.05.** | Speedway, Landshut vs. Zielona Góra | D |
| **06./07.05.** | Superbike-/Supersport-WM, Barcelona | E |
| **06./07.05.** | Enduro-WM, Lalín | E |
| **06./07.05.** | Supermoto-DM, Schleiz | D |
| **07.05.** | Motocross-WM, Intu Xanadu Arroyomolinos | E |



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

# ZEIT FÜR MEHR SPORT!

**KEIN RATEN, KEIN SUCHEN, KEIN RISIKO:**
**DIE BESTEN GEBRAUCHTEN SPORTLER IM FAKTEN-CHECK.**
**WER IST NOCH FIT? WOVON SOLLTE MAN DIE FINGER LASSEN?**
**UND WELCHER LOHNT SICH BESONDERS? WIR SAGEN ES**
**IHNEN – IN UNSEREM GROSSEN SPORT AUTO-SONDERHEFT**
**„GEBRAUCHTE SPORTWAGEN". JETZT KAUFEN UND MEHR WISSEN.**
**SPORT AUTO SPEZIAL – IM HANDEL ODER UNTER SPORTAUTO.DE/SONDERHEFT**

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.